

Kl. 16.10

En jernbane vil ikke alene kunne tage passagerer til udenrigsflyene i Billund. Den vil også kunne forbinde Herning, Esbjerg, Vejle, Kolding, Århus via et kryds tværs over Jylland. Så det er et meget visionært forslag, der indeholder en mulighed for at få en jernbaneløsning, der vil give en fantastisk forbedring af lokaltrafikken på jernbanen i Jylland og samtidig gøre det muligt, at folk i det meste af Jylland, ikke Nordjylland, men resten af Jylland, vil kunne få nem adgang til deres internationale lufthavn.

Det er mig egentlig lidt vanskeligt at forstå, at det ikke har interesse at drøfte et sådant forslag. Jeg er klar over, at der er et pengeproblem, som selvfølgelig i givet fald skulle løses, men ideen synes jeg faktisk er knagende god. Når fru Margrete Auken kalder det overbud, så er jeg ikke så bekymret, for en jernbane kan jo holde i årtier, 100, 200 år. Det er en investering, der er langtidsrettet.

Jeg er meget bekymret for, at det kan lykkes kredse i det jyske erhvervsliv at overtale Århus Byråd til at gå i gang med at bygge den internationale lufthavn ved Århus. Hvis det sker og ministeren på grund af sin passivitet lader det ske, så vil det jo medføre en lang række fejlinvesteringer. Det vil også medføre krav om, at der skal udbygges motorvejsforbindelser osv. i forbindelse med sådan en jernbane, krav, som ministeren med sin almindelige begejstring for motorveje næppe vil kunne modstå.

Derfor vil alternativet til det her forslag sandsynligvis også blive dyrt for det offentlige. Der er ingen løsninger af de her problemer, som kan klares af det offentlige uden penge.

Derfor er jeg altså skuffet over, at ministeren og ordførerne for Venstre og Konservative i modsætning til de andre ordførere bare fuldstændig afviser den her problematik og dermed nærmest giver det signal, at lufthavnsspørgsmålet i Jylland interesserer man sig ikke for på regeringsbænkene. Jeg vil godt sige, at det er meget uklogt, hvis det er det, der ligger bag afvisningen af forslaget.

Men jeg tør jo ikke sige, hvilke motiver der egentlig ligger bag, for en egentlig seriøs argumentation og en egentlig redegørelse for, hvad regeringen og regeringspartierne ønsker på flyområdet i Jylland, har vi jo ikke fået gnist af information om. Det ved vi ikke, det har man ikke villet gå ind i debatten med.

Det er jeg lidt ked af, for jeg synes egentlig tit, jeg har nogle gode debatter med trafikministe-

ren. Det er ikke altid, vi har held til at blive enige, vil jeg sige, men de har ofte, synes jeg, en højere kvalitet end den, som også Venstres ordfører lagde ud med.

Jeg må godt nok sige til fru Gitte Lillelund Bech, at jeg også synes, det var usædvanligt for Venstres ordfører at optræde på den måde, som vi så her i dag. Jeg håber, det er et enkeltstående tilfælde. Jeg har meget respekt for fru Gitte Lillelund Bech og hendes arbejde, men jeg må sige, at den respekt udstrækker sig ikke til hendes ordførerindlæg i dag. Det er jeg desværre nødt til at sige.

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

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 112:

Forslag til folketingsbeslutning om et alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).
(Fremsat 14/3 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I dette beslutningsforslag har Enhedslisten sandelig også fået spenderbukserne på. Vi skal have et ekstra spor på Østfyn, en helt ny jernbanestrækning tværs hen over Vestfyn og et dobbeltspor til Sønderborg.

Forslaget opererer også med at opgradere den bestående bane mellem Ringsted og Rødby. Det er fair nok, men hvordan etableringen af nye

små stationer på banen hører til i dette perspektiv er lidt af en gåde for mig.

Det gælder også elektrificeringen til Århus, bygningen af nye spor ved Århus, dobbeltspor til Frederikshavn, etablering af nærbanedrift osv.

Kl. 16.15

Sigtet er for alle forslagene at undgå en Femern Bælt-forbindelse. Det er svært at se visdommen i at bruge flere penge til nye baneanlæg, end det vil koste at etablere en Femern Bælt-forbindelse og spare en omvej på 150 km fra København sydpå.

Jeg kunne sige meget om, hvordan vi bør få en Femern Bælt-forbindelse og hvorfor, og hvorfor den specielt er i jernbanetraffikkens interesse, men det er ikke det, forslaget giver mig anledning til at udtale mig om. Det skal der nok komme masser af andre muligheder for.

Jeg håber, at det er fremgået af det, jeg har sagt, at regeringen afviser forslaget, og nu sidder jeg kun med ét virkeligt spændingsmoment, og det er, om Socialdemokratiet også til dette forslag vil undlade at stemme, ligesom de gjorde til det foregående, for det var virkelig en overraskelse for mig.

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg betragter det her beslutningsforslag fra Enhedslisten som kapitel 2 i den store skinneinvesteringsplan, og det her forslag lider også set med mine briller under en total mangel på vurdering af omkostningsniveauet, og der er heller ingen vurdering af samfundsøkonomiske konsekvenser med det her forslag.

Der er nu altså engang to ting, som vi i Venstre – jeg skal også sige, at jeg taler på vegne af Det Konservative Folkeparti – lægger vægt på, når vi skal træffe beslutning: Hvad koster det? Hvordan skal det finansieres?

Jeg forstår i henhold til bemærkningerne til forslaget, at Enhedslisten ønsker det her alternativ til en fast forbindelse over Femern Bælt, fordi man frygter, at en Femern Bælt-forbindelse vil hægte resten af Danmark af. Det er i hvert fald det, jeg kan læse ud af bemærkningerne fra Enhedslisten.

Der må jeg jo altså sige: Den frygt deler vi ikke i Venstre, og jeg vil endda tillade mig at kommentere, at etableringen af Øresundsbroen jo bestemt ikke har gjort, at man har affolket Vestjylland, eller at man har fjernet Fyn fra landkortet.

Alt i alt på grund af den manglende økonomi, de manglende samfundsøkonomiske konsekvenser, og fordi vi i Venstre slet ikke deler det syn på en Femern Bælt-forbindelse, som hele forslaget lægger op til, vil jeg undlade at gå ind i de enkelte dele af beslutningsforslaget og blot meddele, at Venstre og Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Poul Andersen som ordfører.

Det er ikke tilladt at bruge mobiltelefoner i Folketinget. Så er det sat på plads.

Poul Andersen (S):

Socialdemokratiet er positiv over for en Femernforbindelse, men der er enkelte punkter. Et enkelt punkt, jeg gerne vil nævne her, er punkt 8, som vi faktisk synes er rimelig positivt.

Der kan være lidt elementer i nogle af de andre ting, særlig det der med det jyske ned til Hamburg, som vi også fokuserer på, netop fordi vi har en beslutning om, at vi ikke vil have trukket Danmark skævt, så der skal også være en rimelig investering i Vestdanmark, hvis vi foretager det i Østdanmark.

Men vi er positive over for en Femernforbindelse, hvis det viser sig, at de ting her kan nå sammen, så det kan betale sig at bygge broen, men det har vi jo stadig væk til gode.

Så vi må desværre afvise det her forslag.

Poul Fischer (DF):

Jeg må indledningsvis sige, at Dansk Folkeparti vel ikke overraskende heller ikke kan tilslutte sig dette beslutningsforslag, der i et snu tag vil kunne anvende hele investeringsplanens rammebevilling.

Formålet med beslutningsforslaget er jo at overflødig gøre etableringen af en Femernforbindelse. Dansk Folkeparti er i princippet enig i etableringen af Femernforbindelsen, såfremt økonomien i denne er fornuftig, men den diskussion og debat bliver der jo rig lejlighed til at foretage på et senere tidspunkt, når vi kommer nærmere målstrægen.

Lad mig sige, at i forbindelse med etablering af en Femernforbindelse vil der jo blive tale om store investeringer i baneinfrastrukturen her i landet, hvilket jo bl.a. fremgår af investeringsplanen, og det er også med baggrund i udviklingen af baneinfrastrukturen, at EU har prioriteret Femernforbindelsen som et støtteberettiget TEN-projekt.

Med disse ord kan Dansk Folkeparti som sagt ikke tilslutte sig beslutningsforslaget.

Kl. 16.20

Margrete Auken (SF):

SF er enig i, at der skal findes alternativer til Femern Bælt-forbindelsen. Problemet med den forbindelse for dem, der gerne vil have den, er jo, at det er svært at få stablet begrundelserne på benene, fordi der ikke er brug for den. Derfor er det at foretage en meget, meget stor investering for at skabe de alternative muligheder til noget, der ikke er behov for, jo selvfølgelig voldsomt. Det har jo været vanskeligheden hele tiden at få sagt, at der er det her behov. Det er så én side af sagen. Vi så stadig væk gerne, at man kiggede på alternativerne.

Når så det er sagt, var det altså her, at jeg kom til at tænke på, om det var hr. Svend Heiselberg, som i jernbanemodellen var blevet sluppet løs hos Enhedslisten, altså hvor alle, der sådan sad i nærheden og havde en god idé til lidt jernbane, fik lov at komme med, og hvor man ikke spurgte så meget til, hvad der var brug for, men der sad nogle, der også skulle have lov til at have lidt jernbane, og så fik de lidt jernbane der.

Sagt på en anden måde synes jeg måske godt, der kunne have været lidt mere saglig prioritering i de forslag, Enhedslisten er kommet med. Der har været en del af dem, vi er enige i, men vi savner f.eks., at Enhedslisten interesserer sig for hovedstrækningens kapacitetsproblemer, 5.-6. spor, 5. spor i hvert fald mellem Taastrup og Hvidovre, proppen inde omkring Hovedbanen. Nogle af de store vanskeligheder med at få afviklet også godstrafikken til hele landet skyldes de kapacitetsproblemer, vi har på hovednettet, og der undrer det mig altså stadig væk, men jeg ved ikke rigtig, hvad det er, der er i vejen hos Enhedslisten, at man ikke vil se det problem, men hele tiden snakker om alt muligt andet end hovedproblemet. Så det efterlyser jeg.

Blandt alt det, der så er foreslået, kan vi sige, at der altså er nogle ting, som vi decideret er imod. Jeg forstår heller ikke, at Enhedslisten ikke har opdaget, at den der med elektrificeringen til Århus ikke går. Jeg ved godt, at der stadig væk går folk rundt i Århus og tror, det er en god idé, men vi havde f.eks. i Folketingets Trafikudvalg lige inden valget – da var hr. Keld Albrechtsen ikke med i Trafikudvalget, men nu fortæller jeg det, og jeg tror også han har hørt det før – en eksperthøring, som jeg vil anbefale hr. Keld Albrechtsen at læse, om elektrificerin-

gen, som entydigt viste, at det ville være tosset at bruge penge på det. Så det er altså en meget, meget stor investering, som man ingenting får for.

Først den dag, hvor der er så meget gods på skinner, at det giver mening ikke at skifte trækraft i Taulov, kan man begynde at snakke om det, og så er der så mange andre ting, der er sket i mellemtiden.

Det her forslag er vi som sagt i intentionen enige i. Der er Gedser-Berlin ned til Tyskland. Det er fint at få undersøgt en masse ting der, det er jo også noget, der kører i øjeblikket, men en række af de andre konkrete forslag foreligger altså en anelse for uprioriteret, og noget af det er vi simpelt hen imod.

Vi afviser forslaget indhold, men støtter dets intention, og jeg skulle i øvrigt hilse fra Det Radikale Venstre, som ikke kan være til stede lige i denne her del af debatten, og sige, at de har det på nøjagtig samme måde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF):

I Kristeligt Folkeparti mener vi, at der her er tale om et spændende, men også ret alternativt forslag. Kristeligt Folkeparti ønsker også både at forbedre den kollektive trafik i Danmark og at sikre, at der sker en jævn vækst og udvikling i hele landet. Vi er enige med Enhedslisten i, at en bro over Femern Bælt kan betyde, at Danmark bliver vredet endnu mere skævt med en stærk vækst i hovedstadsregionen og tilsvarende lav vækst på Fyn og i Jylland.

Det er klart, at Danmark har interesse i en god infrastruktur i forhold til såvel Skandinavien som til det kontinentale Europa, men lige så klart er det også, at Danmark bestemte ikke har nogen interesse i at blive motorvejsgennemkørselsland for tyskerne og svenskerne, og det vil vi blive, hvis planerne om en bro over Femern Bælt bliver til noget. Det skyldes ikke mindst, at en stor del af godstrafikken derved vil gå over Danmark i stedet for at blive fragtet med færge direkte fra Skåne til Nordtyskland.

Med hensyn til alle de togstrækninger, som er omtalt i forslaget, mener vi, at det er yderst tvivlsomt, om der vil være økonomisk og befolkningsmæssigt grundlag for flere regionale togstationer hen over Fyn og i Sønderjylland. Én ting er jo etableringsomkostningerne, en helt an-

den er driftsomkostningerne, når stationerne først er blevet en realitet.

Kl. 16.25

Vi er bestemt ikke modstandere af flere togstationer i Danmark. De skal bare etableres på baggrund af konkrete behov og ikke af, at der tilfældigvis skal transporteres mere gods på en del af jernbanenettet. Endelig mener vi ikke, at flere togstationer er den mest hensigtsmæssige form for regionalpolitik. Mon ikke pengene mange steder ville blive brugt til andre ting, hvis man frit kunne vælge?

Selv om der her er tale om et spændende og nytænkende forslag, kan Kristeligt Folkeparti ikke støtte det.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne sige tak for debatten. Debatten har jo vist en meget vigtig ting, nemlig at spørgsmålet om, hvorvidt der med dansk deltagelse kommer en Femernbro, jo er et spørgsmål, der afgøres af Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti.

Det er selvfølgelig med rysten og bæven, at vi ser frem til de to partiers endelige standpunkt i den sag. Det er opmuntrende fra Enhedslistens synspunkt at se, at man dog i det mindste ikke har låst sig fast på, at der skal være en Femernbro, men at man i det mindste først vil se, hvad materiale der kommer frem. Så vi kan leve i håbet.

Nu er der jo også den mulighed, at den tyske regering slet ikke vil være med til dette projekt. Det er jo ikke lykkedes ministeren at overbevise tyskerne om, at de skal være særlig energiske i spørgsmålet om Femern. Det er jo mest den danske trafikminister, der har det som sit personlige projekt.

Mulighederne for at nå at gennemføre et alternativ, inden der træffes forhastede beslutninger, vil jeg vurdere som værende til stede også efter den debat, som vi har haft i dag. Nu har Enhedslisten så fremlagt en række elementer, som kan indgå i alternativet. Nogle af disse elementer har fået støtte fra flere partier. Det er jeg glad for. Vi vil så fra Enhedslistens side arbejde videre på at prøve at styrke de enkelte elementer, først og fremmest selvfølgelig det hovedelement, der går ud på, at vi altså skal have etableret en effektiv jernbaneforbindelse, der binder landet sammen.

Det er altså vigtigere efter Enhedslistens opfattelse, at vi koncentrerer kræfterne om at binde den østlige og den vestlige del af Danmark trafikalt sammen, end, som fru Tove Videbæk var

inde på det, at vi laver en asfaltforbindelse mellem Sverige og Tyskland. Det kan ikke være en dansk hovedprioritet, især ikke set i lyset af, at det mig bekendt ikke er noget kardinalpunkt hverken for den svenske regering eller den tyske regering, at der absolut skal gennemføres en Femernbro.

I den forbindelse har vi peget på, at det er utrolig vigtigt, og der vil jeg da godt spørge ministeren, om der gøres fremskridt i den forbindelse, at forbindelsen København-Fredericia-Hamburg med tog forbedres. Der er jo nogle flaskehalse undervejs på Fyn, Sønderjylland mangler jo på en strækning dobbeltspor, der er problemet med den gamle bro over Kielerkanalen. Det er alt sammen noget, som under alle omstændigheder skal løses, og som hele Danmark har en klar interesse i at få løst, naturligvis ikke mindst jyderne.

Problemet er bare, at hvis man satser investeringerne i en Femernbro, så er der meget stor risiko for, at disse problemer aldrig bliver løst, for som hr. Poul Fischer så korrekt var inde på, vil en beslutning om at bygge Femernbroen jo udløse meget betydelige investeringer, og de vil jo altså ikke komme til at ligge i Jylland. Det vil de ikke. De vil yderligere koncentrere trafikinvesteringerne i hovedstadsområdet.

Hvis der så oven i købet skal laves en ny metroetape, en helt ny metroring, så kan man forudse, at i de næste 20 år vil der ikke blive noget som helst til Jylland. Det er jo også det, vi frygter. Det er jo ikke, fordi Enhedslisten specielt er sat til at varetage Jyllands interesser i forhold til resten af landet, men vi er heller ikke indstillet på at sidde passivt og se på, at Jylland kobles af trafikken. Sporene er ikke for gode. Flaskehalse er der mange af.

Kl. 16.30

Og alle midlerne skal ikke koncentrereres om projekter, som ligger i hovedstaden – selv om jeg da er enig med fru Margrete Auken i, at der bestemt er et problem i hovedstaden med at få togene ud og ind, det er da et stort problem, men vi har fra Enhedslistens side peget på, at vi også skal have midlerne fordelt ud i landet dér, hvor vi skal have opprioriteret trafikken.

Så vi vil give SF det tilsagn, at det forslag om at få gjort noget ved flaskehalsen i hovedstadsområdet er vi sandelig helt med på. Vi har bare villet pege på, at det altså også er nødvendigt at opprioritere den kollektive trafik i resten af landet. Jeg er da helt med på, at det også er fru Margrete Aukens og SF's ønske, ingen tvivl om det,

det håber jeg også. Men jeg kunne bare forstå, at der var en vis skepsis med hensyn til nogle af de forslag, vi har fremsat, som omhandler trafikken ude i landet.

Jeg er i øvrigt slet ikke fornærmet over, at fru Margrete Auken kalder det her for en Heiselberg med modsat fortegn. Det er jeg slet ikke fornærmet over; det er jeg nærmest glad for. Det synes jeg egentlig er en god karakteristik af det her forslag, så den tager jeg gerne til mig. Så det skal ikke være det, der er problemet.

Men jeg har et konkret spørgsmål til ministeren. Det kan vi selvfølgelig også vende tilbage til i forbindelse med udvalgsarbejdet, og det vil jeg også gerne gøre. Men for mig at se er det under alle omstændigheder vigtigt, at det problem, vi har med at få trafikken igennem til Hamburg via Fyn, omladningen af godstogene i Fredericia i øjeblikket f.eks., bliver løst, og jeg går ud fra, at ministeren er enig i, at det er noget, vi under alle omstændigheder skal have løst. Problemet er jo, at broen over Kielerkanalen ikke er i stand til at tage de lange, tunge danske godstog.

Så jeg vil gerne sige tak for debatten. Jeg synes ikke, vi i Enhedslisten har opnået alt det, vi ønskede, men vi har opnået, tror jeg, at holde muligheden for et alternativ til Femernforbindelsen åben. Vi har sikret, at der i hvert fald er lagt op til, at vi, før der træffes endegyldigt forkerte beslutninger her i Folketinget – og det er der en risiko for at der vil blive – så har muligheden for at få et alternativ grundigt gennemarbejdet samt muligheden for at overbevise enten Socialdemokratiet eller Dansk Folkeparti, forhåbentlig begge de to partier, om, at der findes andre og bedre veje at koble Danmark sammen på end at bygge en Femernbro.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg føler, jeg efter de sidste bemærkninger her fra hr. Keld Albrechtsen er nødt til at tage ordet. Nu ved vi, hvordan en omvendt Svend Heiselberg ser ud. Jeg er spændt på, hvordan en omvendt Keld Albrechtsen ser ud. Det kunne være interessant at iagttage.

Hr. Keld Albrechtsen tager udgangspunkt i, at han siger, at Jylland skal kobles af. Hvad er da det for noget sludder? Jeg har ikke tænkt mig, at Jylland skal kobles af nogen steder. Men jeg kan da godt se, at i alle de tre beslutningsforslag, vi behandler her i dag, indgår Århus som en meget væsentlig del, som om det er blevet hovedstaden, og selv om Århus er en vigtig by, så er det jo stadig væk København, der er hovedstaden.

Så siger hr. Keld Albrechtsen, at Femernforbindelsen er mit personlige projekt. Det er ikke rigtigt. Jeg tror enormt på en Femernforbindelse, og jeg var meget glad for hr. Poul Andersens meget tydelige tilkendelser om Femernforbindelsen.

Men det er således, må jeg sige til hr. Keld Albrechtsen, at når det står i regeringsgrundlaget, at man skal undersøge muligheden for en Femernforbindelse, og hvis man er glad for at være trafikminister, så er det en meget god idé at undersøge de ting, som står i regeringsgrundlaget, og det er det, jeg har gjort. At jeg så personlig tror meget på det, det er en anden og for Danmark meget lykkelig ting, skal det vise sig at være.

Hr. Keld Albrechtsen talte også meget nedladende om metroringen. For det første er der jo kun ved at blive lavet en undersøgelse. Men så vidt jeg vurderer, er metroringen en meget væsentlig del af en kollektiv trafik, så hvordan kan Enhedslisten have så meget imod kollektiv trafik? Det er jo det, vi har hørt om, at det hele går ud på i denne verden.

Kl. 16.35

Så vil jeg godt sige til spørgsmålet omkring Hamburg og disse ting, som hr. Keld Albrechtsen nævner, at nu har vi en investeringsplan, som vi har lagt frem, og jeg har sagt, og jeg vil gerne gentage det her, at allerede i maj – og maj måned starter i morgen – vil jeg foretage sonderinger med alle Folketingets partier, altså med trafikordførerne, omkring investeringsplanen. Jeg vil invitere dem over i ministeriet, så vi roligt, sagligt og fornuftigt kan diskutere og spørge: Hvad er det, vi har interesse i?

Der vil hr. Keld Albrechtsen på linje med enhver anden, der har lyst til det, komme over, og så kan vi høre hinandens synspunkter og få en saglig debat også om forholdene for togforbindelse til Hamburg.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror, ministeren spurgte: Hvad er så en omvendt Keld Albrechtsen? Jamen det må jo være en Heiselberg. Det giver ligesom sig selv.

Men jeg vil gerne sige tak for oplysningen om, at ministeren nu indbyder alle partierne til en mulighed for at drøfte investeringsplanen, og at vi i den forbindelse kan diskutere spørgsmålet om togforbindelsen til Hamburg.

Med hensyn til metroringen vil jeg tillade mig at vende tilbage til det under behandlingen af

det næste forslag, for det hænger sammen med det. Her vil jeg blot sige, at det, jeg sagde, ikke skulle forstås sådan, at Enhedslisten har taget en endegyldig stilling til metroringen. Det var bare en konstatering af, at hvis man ender med at bygge metroringen, så er det altså gevaldigt mange penge. Der er nogle, der har sagt til Enhedslisten i dag, at vi var indstillet på at bruge rigtig mange penge, og det kan jeg ikke løbe fra. Det er vi, men de, der måtte ende med at stemme ja til en metroring, har altså også dermed grebet ganske godt i kassen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det sidste er i hvert fald rigtig. Det vil overgå alt, hvad man har fundet på, næsten selv Femern Bælt, hvis man laver den metroring. Det er virkelig at betale rigtig, rigtig meget for nærmest ingen verdens ting.

Men det, jeg godt lige vil sige til hr. Keld Albrechtsen, er – bare for at vi slår det fast – at når vi snakker om 5.-6. spor, og når vi snakker om problemerne på Hovedbanegården i den her sammenhæng, så er det ikke Københavns problemer. S-toget fungerer godt og sådan noget. Det er landsproblemer.

Den mistanke, jeg har haft, er, at hr. Keld Albrechtsen slet ikke er blevet klar over, hvad hele den her diskussion København-Ringsted går på. Det er de kapacitetsproblemer, der er først og fremmest ind til København, som ikke har noget at gøre med Københavns vanskeligheder. Det har noget at gøre med, at når man kommer fra Jylland eller skal til Jylland, også med gods, er der nogle meget, meget påtrængende flaskehalsproblemer, som dels opstår inde omkring Hovedbanen, dels ligger på strækningen imellem dér.

Når vi siger, at det er det, der skal prioriteres allerallerførst, hvis vi skal lave noget, der har kapacitet til at klare den øgning af godstrafikken, der måske måtte komme, så generer det mig altså, at Enhedslisten ikke snakker om det. Nu tror jeg, forklaringen er, at man tror, det har noget at gøre med Københavns problemer.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nej, men jeg vil såmænd gerne præcisere. Jeg tror, jeg sagde – det var i hvert fald det, jeg ville have sagt – at vi naturligvis er enige med SF i, at det flaskehalsproblem, der er i Københavnsområdet, også skal løses. Jeg har da selv oplevet, jeg

tror endda så sent som i tirsdags, at jeg ikke kunne komme ud af Odense, fordi der var flaskehalsproblemer i København. Så jeg vil da gerne medgive fru Margrete Auken, at det er rigtigt, og hvis det, jeg har sagt, kunne misforstås derhen, at det tog vi let på i Enhedslisten, så vil jeg gerne understrege, at det gør vi ikke. Det er vi helt enige i.

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

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 113:

Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af den skinnebårne lokaltrafik.

Af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).

(Fremsat 14/3 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Med dette beslutningsforslag er vi nu kommet til lokaltrafikken. Enhedslisten vil gentage undersøgelser af kollektive trafikløsninger i København. Sådanne undersøgelser er gennemført eller er ved at blive gennemført.

Kl. 16.40

Ellers kommer forslaget rundt omkring Store Magleby. Vi får en tur med havnebussen i København og skal etablere sporvognslinjer i Århus langs Grenåvej, og andre store byer opfordres til at gøre det samme.

Vi får enkelte projekter præsenteret, som regeringen har omtalt positivt i sin investeringsplan, nemlig dobbeltsporet på Nordvestbanen.