

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.

Det er godt nok. Man går også ind for en ny bane til Køge, en sådan kan man ifølge forslaget pudsigt nok ikke bruge til at sikre hurtig transport til Køge og ud over Sjælland, den skal bruges som en regional toglinje med begrænset hastighed. Og så har vi ellers hørt i beslutningsforslag nr. B 111, at man gerne så hurtige togforbindelser mellem København og Århus.

Så jeg må sige, at tingene ikke hænger sammen, og alene af den grund må regeringen afvise det. Men der er selvfølgelig også, som flere ordførere har sagt før, temmelig meget økonomi i det, men vi skal undlade at forholde os til det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Gitte Lillelund Bech som ordfører.

Gitte Lillelund Bech (V):

For mig at se, og jeg må sige, at også her taler jeg på vegne af både Venstre og Det Konservative Folkeparti, er vi nu kommet til kapitel tre i den store skinneinvesteringsplan. I dag er det i al fald det sidste kapitel, og det er jeg da yderst tilfreds med.

Også det her forslag, beslutningsforslag nr. B 113, lider under den totale mangel på vurdering af omkostningsniveauet, og der er ingen vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget. En del af forslagene i beslutningsforslaget er om, at der skal foretages yderligere analyser, jamen altså der er foretaget utallige analyser af specielt den lokale trafik i Københavnsområdet, og der er også analyser, som pågår i øjeblikket.

En del af de øvrige forslag er meget lokale, og for Venstre ønsker vi som princip ikke at kaste os ind i lokale planlægningsproblematikker og lovgivning om lokale planlægningsproblematikker på så løst et grundlag, som vi faktisk finder beslutningsforslaget er.

Så frem for at gå ind i de enkelte dele af beslutningsforslaget vil jeg blot med henvisning til det meget, meget, meget løse grundlag, som beslutningsforslaget bygger på, sige, at vi fra Venstres og også Det Konservative Folkepartis side ikke kan støtte forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

I Socialdemokratiet betragter vi dette som et godt supplement til regeringens foreslåede 10-årige investeringsplan. Signalet her er vel også,

at der nødvendigvis skal foretages investeringer uden for København. Men jeg må også sige til hr. Keld Albrechtsen, at HUR bliver støttet, hvis forslaget gennemføres.

Men der er selvfølgelig nogle gode signaler i det her til eventuelt kommende forhandlinger, sådan betragter vi det. Men det undrer mig, at der ikke er medtaget noget som helst i de fremsatte forslag om hele støjproblematikken i forhold til støjværn, som vi har haft nogle aftaler omkring, stationsmoderniseringer med elevatorer osv., de såkaldte bløde områder, de steder, hvor det i hvert fald i fremtiden vil betyde utrolig meget for dem, der skal bruge de her faciliteter, og hvor der skal være nogle ordentlige faciliteter, for at man i det hele taget kan få folk til at bruge det kollektive transportsystem.

Jeg skal også sige til hr. Keld Albrechtsen, at vi i Socialdemokratiet er for en trafikpolitik, der tilgodeser både den private og den kollektive trafik. Der skal altså sikres en sammenhæng, der skal være en effektiv, sikker og miljøvenlig trafik. Det er det, vi vil gå efter i de kommende forhandlinger, der vil blive lagt op til på et senere tidspunkt.

Men vi vil da ikke skose Enhedslisten for det fremsatte forslag. Der er gode signaler i noget af det, og det synes vi er interessant i en kommende dialog, men vi vil ikke stå her og prioritere det her i dag.

Så vi vil ikke stemme for det her. Vi vil heller ikke stemme imod det, vi betragter det simpelt hen som Enhedslistens oplæg til en kommende forhandling.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Ja, man må jo sandelig sige, at der bliver skudt med spredehagl ud over det ganske land i form af forskellige tiltag inden for kollektiv trafik.

Forslaget er umuligt at få overblik over, men ingen tvivl om, at såfremt Folketinget sagde ja til beslutningsforslaget, så disponerede man over et ikke ubetydeligt tocifret milliardbeløb. Vi er enig i, at der er behov for et smidigt kollektivt trafiksystem, større fremkommelighed og nemmere omstigningsmuligheder.

Kl. 16.45

I bemærkningerne til beslutningsforslaget står der, at Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i 2000 har beregnet, at der gennem en årrække har været anvendt 1 mia. kr. til jernbanen, for

hver gang bilismen har fået 6 mia. kr. Det er muligt, at det har været tilfældet under den socialdemokratisk ledede regering op igennem 1990'erne, men ser vi på den netop offentliggjorte investeringsplan, som er forelagt, er der foreslået ca. 10 mia. kr. ud af 26 mia. til jernbanenetet, så Enhedslisten må medgive, at det ser ud til at gå i den rigtige retning.

Dansk Folkeparti opfatter beslutningsforslaget som et paradeforslag, men hvis det var opdelt i delelementer, og hvis de elementer, som rettelig skulle varetages af amter og kommuner, var udtaget, ville forslaget kunne få en mere seriøs behandling og debat.

Dansk Folkeparti kan naturligvis ikke tilslutte sig beslutningsforslaget.

Morten Homann (SF):

Det var dog en masse fremragende initiativer, med streg under »masse« og streg under »fremragende« for de flestes vedkommende.

For lige at tage spørgsmålet om det fremragende, vil jeg sige, at langt de fleste initiativer er nogle, som vi i SF kan støtte varmt, ingen tvivl om det.

Det eneste forbehold, jeg måtte have, er i forhold til prioriteringen af trafikprojekter internt i hovedstadsområdet, hvor jeg synes, at det første forslag om en samlet vurdering er fornuftigt, og hvor man måske skulle tage det den vej rundt først. Så har jeg lidt svært ved at se pointen i jernbanesporet til regionaltog til Køge. Men fred være med det, overordnet set er det nogle fremragende forslag, som vi varmt kan støtte.

Det næste problem er så, at det jo virkelig er en masse forslag, og den store svaghed ved det, selv om det kan være et meget godt oplæg til en diskussion, er den manglende prioritering. Det kunne være gavnligt at have en eller anden idé om, hvor Enhedslistens prioritering er henne i alle de her ting, for uanset om vi havde en mere fremsynet regering, som var mere positiv over for at lave nogle investeringer, som også kom den kollektive trafik til gavn, er der ingen, der forestiller sig, at de her forslag ville kunne gennemføres på 1 eller 2 eller for den sags skyld bare 5 år. Så jeg synes, at prioriteringsdiskussionen er det væsentlige.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at for SF er det et spørgsmål om at få sat nye former for skinnebåret lokaltrafik i verden, det er en førsteprioritet. Jeg synes, at ideerne med at få undersøgt grundlaget for måske især sporvogne i hovedstadsområdet og for den sags skyld også

i de andre storbyer, hvor man i Århus i hvert fald har været langt fremme med en sporvognsplan, er et godt sted at starte på denne her meget lange række af i øvrigt fremragende forslag.

Jeg synes, at det er et godt oplæg, men det savner grundigt en prioritering af, hvordan vi starter. Så synes jeg også, at man skal kigge hovedstadsområdet og planerne for det lidt mere efter i sømmene, inden man går videre med forslaget.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg må ligesom de øvrige ordførere sige, at der er mange gode initiativer i det her beslutningsforslag og også mange konkrete forslag, som Det Radikale Venstre vil kæmpe for i de forhandlinger, der går i gang nu i forhold til regeringens investeringsplan, det gælder bl.a. Lejre-Vipperød-investeringen, det gælder også tanken om at få en Ring 3-linje, Lyngby-Glostrup og nedover, og det gælder en lang række forskellige ting og sager.

Der er også nogle ting i forslaget, som vi ikke vil kæmpe for, kan jeg sige, nemlig bl.a. den der regionalbane til Køge, hvor jeg tror, at man kan opnå nøjagtig det samme, nemlig meget hurtige direkte tog, ved en mindre udbygning af den nuværende S-togs-bane.

I det hele taget mangler der, som flere andre også har efterlyst, en grundlæggende prioritering af, hvad det er, vi sætter øverst. Der er ingen tvivl om, at for Det Radikale Venstre er udbygningen af det femte spor det initiativ af alle, ikke bare på jernbaneområdet, men i forhold til trafikinvesteringsplanen i det hele taget, som står øverst på listen.

Da der er så mange ting, der er blandet sammen i ét forslag, kommer jeg til at sige det samme, som jeg gjorde under det første beslutningsforslag i dag, at vi nok hverken vil stemme for eller imod, for vi vil nødig stemme imod alle de gode initiativer, der er, men vi vil heller ikke stemme for dem, vi ikke er enige i, så derfor bliver det sådan en melding herfra.

Tove Videbæk (KRF):

Et sundt og grønt miljø er en mærkesag for Kristeligt Folkeparti, og derfor ønsker vi også at være med til at styrke den kollektive trafik. Navnlig i de større byer som København, Århus, Odense og Aalborg, hvor den kollektive trafik i praksis er et reelt alternativ til privatbilismen, vil vi arbejde for bedre kollektive trafiksløsninger.

Kl. 16.50

Den kollektive trafik skal naturligvis have en ordentlig kvalitet, så man kan motivere folk til at bruge den, men den skal lige så naturligt kombineres med privatbiler, for der er jo ingen grund til at lukke øjnene for de trafikale realiteter. I store dele af landet og især i de tyndtbefolkede områder er privatbilismen i praksis den eneste vel fungerende transportmulighed. Så vi skal ikke have enten kollektiv trafik eller biler, men både og.

De mange detaljerede forslag i det her beslutningsforslag til etablering af nye tog-, metro- og sporvognsstrækninger er da også meget sympatiske, men der skal jo ikke blot sættes penge af til etablering af strækningen, også til den efterfølgende drift. For os at se er forslaget lidt vidtløftigt, men som det er sagt, er det en plan, en vision.

I Kristeligt Folkeparti kan vi i hvert fald sige, at vi ikke kan støtte forslaget, som vi egentlig ser mest som et paradeforslag, som Enhedslisten nok heller ikke havde ventet at få den store tilslutning til i Folketingssalen. Kristeligt Folkeparti kan ikke støtte det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Keld Albrechtsen som ordfører for forslagsstillerne.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne takke de partier, som har været med til at skabe en debat om nogle af elementerne i det her forslag.

Det er rigtigt, som det er blevet sagt, at det her forslag er af overordnet art og egentlig også er en slags modspil til det forslag om en investeringsplan, som ministeren har fremsat, hvor der jo også ligger et katalog af forskellige ting, som der nu skal forhandles om.

Der synes jeg, det er interessant at konstatere i den her debat, at hr. Homann ligefrem mente, at nogle af elementerne i forslaget var fremragende – den bemærkning vil jeg gerne sige tak for – men hvor der også fra bl.a. Kristeligt Folkepartis, Det Radikale Venstres og Socialdemokratiets side har været en positiv indfaldsvinkel til at gå ind i en diskussion og påvirke de forhandlinger, der nu skal foregå. Det synes jeg er en god optakt, når vi nu får at vide, at ministeren vil indbyde partierne.

Jeg lagde mærke til, at hr. Poul Fischer mente – og det kan man jo også godt argumentere for på baggrund af debatten – at man måske kan nå

længere ved at opdele forslaget i de enkelte elementer. Men vi har også gerne villet pege på en sammenhæng og en vision og få en debat om det.

Jeg vil gerne give den melding, at jeg da godt har hørt, at der i hvert fald er ét element i forslaget, som der ikke er nogen mulighed for at få vedtaget. Det er det med regionalbanen til Køge. Det kunne jeg høre på meldingerne at vi ikke får gennemført, mens jeg derimod fornemmede, at der på andre områder var meget positive signaler fra en række partier.

Det gælder nok først og fremmest det, som hr. Homann også var inde på, nemlig mulighederne for at se på f.eks. sporvognsløsninger i de store byer. Der vil vi så arbejde for, at der kan etableres et flertal for det i Folketinget eller laves en aftale med ministeren om det. Det er jo et stærkt ønske i bl.a. en by som Århus, men jeg ved, at der også diskuteres sådanne løsninger i København, Odense og Aalborg, at man kan styrke den lokale skinnebane trafik.

Om det så skal ende med, som ministeren antydede under den foregående debat, at man ligefrem bygger en metroring i København, kan vi have vores betænkeligheder ved simpelt hen på grund af udgiftens størrelse. Derfor er det også medtaget her i forslaget, at der netop med henblik på at vurdere mulighederne i centrum af København bør laves undersøgelser af alternative modeller i forhold til den model, som ministeren også gav oplysning om at regeringen satte i gang, hvor vores kritik var, at den jo ensidigt fokuserer på én bestemt løsningsmodel, nemlig denne metrocitring, en meget, meget dyr løsning.

Kl. 16.55

Der findes måske andre løsninger, som er markant billigere og måske endda trafikalt bedre – nu er vi jo i denne debat blevet, om jeg så må sige, beskyldt for at ville bruge rigtig mange penge, men så vil jeg vende det tilbage til regeringen og sige, at hvis det er regeringens agt, at det skal ende med cityringen oven i en Femernbro, kunne jeg sådan set med lige så stor vægt sige, at så er det regeringen, der virkelig for alvor har spenderbukserne på. Så er det bare ikke medtaget på nuværende tidspunkt i ministerens investeringsoplæg. Så følger det som en efterfølgende udgift, men også i den helt tunge milliardklasse. Så jeg ved såmænd ikke, hvem der, når det kommer til stykket, er indstillet på at bruge flest milliarder.

Så vil jeg gerne medgive fru Gitte Lillelund Bech, at det er ganske vanskeligt for et parti med en størrelse som Enhedslistens at gennemføre meget detaljerede beregninger om, hvad sådanne forslag år for år vil koste. Der har ministeren bedre muligheder for i kraft af embedsværket at kunne få lavet sådanne beregninger. Men det er jo klart, at det forslag, vi har fremsat, og de to andre forslag, som vi har diskuteret, formentlig ville sluge de penge, der er i ministerens investeringsplan. Det vil jeg ikke lægge skjul på.

Det er derfor, man ikke både kan bygge en masse motorveje og så gennemføre de forslag, som Enhedslisten har fremsat her. Det er der ingen mystik i, og hvis det er det svar, fru Gitte Lillelund Bech efterlyser, jamen så er det jo indlysende.

Derfor kan jeg da godt forstå, at hvis man under debatten om udbygning af Motorring 3, som vi havde for en times tid siden, da har givet tilsagn om at bruge 2 mia. kr. til det, så er det klart, at man ikke kan bruge de samme 2 mia. kr. til nogle af de ting, som indgår i det her. Det kan jeg sagtens forstå og sætte mig ind i.

Når man så, som jeg også indledte debatten med at sige, sidder med en regering, som har tømt statskassen og fjernet det økonomiske råderum og derfor ikke har flere penge til noget som helst, heller ikke til kollektiv trafik, så bliver det ganske vanskeligt at pege på noget som helst. Det er jeg helt med på. Men sådan er tingene jo fordelt i øjeblikket i Folketinget.

Vi vil ikke desto mindre fra Enhedslistens side møde frem til de forhandlinger, ministeren vil indbyde til, med et åbent sind. Nu har ministeren så lidt en fornemmelse af, i hvilken retning Enhedslisten vil forsøge på at trække disse forhandlinger.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Der synes jeg, hr. Keld Albrechtsen rammer noget meget centralt her: netop økonomien i forhold til projekter. Det er jo rigtigt, at når vi ser på de vejprojekter, der skal gennemføres, har der sådan set ikke været lagt låg på noget som helst. Derfor må udgangspunktet også være – det er jeg sådan set meget enig med hr. Keld Albrechtsen i – hvad det er for nogle projekter, der kan løfte de problemfelter på længere sigt, og derfor har jeg ikke på noget tidspunkt peget på elementer i det foreslåede.

Men jeg vil gerne sige, at vi ikke er gået helt væk fra den Køge-Ringsted-linje. Det er der an-

dre der har givet et meget klart signal om her. Det har vi ikke, for det handler altså om, at man på mange andre måder kan finde finansiering. Så det har vi da lidt til gode. Vi står nu og skal ind i en forhandlingssituation.

Det samme omkring Femern, det projekt skal da kunne nå sammen. Vi vil ikke gå hen og igangsætte et projekt, hvis det økonomisk ikke kan nå sammen. Der er nogle muligheder, og det mener jeg at vi skal have belyst. Man sætter sig da ikke bare ned og siger: Tak for det, siddende regering, det er virkelig flot, det I har lavet. Vi har vel alle sammen nogle ideer til, at der var nogle ting, der kunne laves anderledes.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jamen så skal jeg da straks på foranledning af hr. Poul Andersens indlæg understrege, at det, jeg sagde før om Køgeløsningen, trækker jeg hermed omgående tilbage.

Kl. 17.00

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det sat på plads.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg synes ikke, jeg er så nem at provokere, men hr. Keld Albrechtsens gentagne udtalelser om, at vi har tømt statskassen, synes jeg måske er en overdrivelse. Det går faktisk rigtig godt med landets økonomi, må jeg skuffe hr. Keld Albrechtsen med at sige.

Når hr. Keld Albrechtsen har travlt med, at vi laver motorveje i stedet for kollektiv trafik, så er det rigtigt, at i investeringsplanen er omkring 30 pct. til kollektiv trafik, og 70 pct. er til privat trafik – i de oplæg, jeg har lavet. Men det er jo, fordi hr. Keld Albrechtsen ikke tager Femerninvesteringerne med i de faste landanlæg. Det er jo stort set alt sammen kollektiv trafik, de sidste 6-7 mia. kr. af investeringsplanen.

Så gør jeg ydmygt opmærksom på, at DSB's og DSB S-togs investeringer, som jo også er kollektiv trafik under en eller anden form, faktisk udgør 9-9,5 mia. kr. Så vi har faktisk, når vi lægger alt det sammen, større kollektive trafikinvesteringer på vej, end vi har private trafikinvesteringer.

Det er bare for, at hr. Keld Albrechtsen, jeg vil ikke sige, skal være enig i, men forstår balancen i det, vi laver. Det er ikke så skævt, som hr. Keld Albrechtsen forsøger at få det til at se ud til.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu er der jo bare en hel del af det, som ministeren fik regnet ind i sin investeringsplan, som han har arvet fra den tidligere regering. Så det ændrer jo fordelingen lidt, hvis man så skulle til at bore i det.

Men så kun til slut til det med statskassen:

Nu er ministeren jo hverken finansminister eller skatteminister, men ministeren må da vide, at man først laver et skattestop, som hvert eneste år medfører, at staten taber et yderligere milliardbeløb, plus at man laver en skattereform, hvor man smider 10 mia. kr. ud af vinduet, som man ikke har. Så er der ikke flere penge tilbage i kassen, og det fører til, at man ikke engang kunne skaffe penge til at sende nogle ekstra soldater til Irak.

Så kassen er tom, og regeringen har tømt den og ødelagt landets økonomi. Men det er en helt anden debat, og jeg er ikke sikker på, at formanden tillader, at vi tager den ved den her lejlighed, men jeg skal gerne stille op til den og være særdeles veloplagt, det kan jeg garantere.

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.

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes mandag den 5. maj 2003 kl. 13.00.

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

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvide til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 17.03
