

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. spør, 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.