

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 støjpriblematisken 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