

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.