

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.