

Den kollektive trafik skal have en ordentlig kvalitet, så man kan motivere folk til at komme derover, men den skal kombineres med private biler. Vi skal have en omlægning af afgifterne på biler, så vi får fremmet de miljøvenlige, de rigtige biler. Vi skal have en udskiftning over en halv snes år til de miljørigtige biler. Og så skal man kombinere de to transportformer.

For det andet er det ikke det, folk vil have, og jeg synes heller ikke, det er et rigtigt verdensbillede, man beskriver, hverken det, som det er, eller det, som man tror at folk vil have.

Så er det her i øvrigt for meget. En ting er, at investeringerne sikkert er undervurderede prismæssigt. En anden ting er, at driftsomkostningerne jo vil blive enorme. Der er simpelt hen ikke passagerer nok til det her. Det er simpelt hen for meget. Tag f.eks. sådan noget som havnebussen. Nu skriver hr. Kolstrup godt nok, at tallene ser lovende ud, men det gør de ikke, når man ser havnebussen om morgenen. Jeg har ikke set nogen tal, men jeg har set det med mine egne øjne, og det er ikke en energirigtig måde at komme rundt i byen på.

Så skriver hr. Kolstrup også, at man skal finde en mere energirigtig bådtype. Sejlbåde er selvfølgelig bedre. Man kunne også sætte passagererne til at ro. Det ville også være mere energirigtigt. Det koster lidt rugbrød og sådan. Man kunne selvfølgelig godt forestille sig nogle andre former, men det hører ligesom en anden tid til.

Så al sympati for kollektiv trafik og hr. Kolstrups ideer, men det her er for meget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Til hr. Ole M. Nielsen: Hvis vi tager de enkelte sektorforslag, hvem er det i virkeligheden, der kommer med de lette økonomiske løsninger? Er det dem, der anbefaler, at det indre Københavns transportproblemer skal løses ved hjælp af metroen, eller er det os, der forslår en kombination mellem sporvej og letbane?

Hvad er det egentlig, der er den billigste løsning? Man kan være uenig eller enig, men hvem er det, der foreslår den billigste løsning?

Hvem er det, der foreslår f.eks. en letbane – Lyngby-Glostrup, DTU-Køge – som er en dyr løsning, og hvem foreslår den billige løsning?

Hvad er det, det her forslag anbefaler? Den dyre eller den billige? Det synes jeg også er interessant at hæfte sig ved.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Men den dyre er besluttet og igangsat uden vores hjælp, og at det er et vanvittigt projekt, og at det skal være så dyrt og så besværligt at få lavet sådan en smule tunnelbane i Danmark, når man kommer rundt og ser, hvad man har af tunnelbaner i de store byer, er ikke til at forstå.

Den larm for sådan en smule i Danmark, jeg fatter ikke, hvordan det kan lade sig gøre, når man ser, hvad man har lavet af tunnelbaner rundt omkring i verden med betydelig mindre teknisk udstyr, end vi har nu. Det er simpelt hen ikke til at forstå.

Det er et tåbeligt projekt, også den måde, som det er grebet an på, det er vi helt enige i. Men det kommer, og det skal nok blive godt, når det kommer, men det er til en forkert pris.

Letbanesystemet tror jeg da er helt udmærket, men hele pakken her tilsammen er for meget.

Søren Kolstrup (EL):

Der var én bemærkning fra hr. Arne Melchiorss side – jeg ved ikke, om det var tilsigtet eller utiltsigtet – som ramte ind i kernen i det her forslag, hvor man griber om det dybestliggende motiv, nemlig at der er så mange forskellige, der sidder og træffer beslutninger om hovedstadsområdets trafik, og derfor kan der være behov for, at vi somme tider hæver blikket lidt og ser, hvad det egentlig er, der sker, og om vi ikke skulle prøve at drøfte nogle mere samlede løsninger.

I 1930 besluttede man i den gamle Rigsdag at lave en S-togs-løsning. Den var efter datidens forhold fuldstændig vild og blodig. Økonomisk uansvarlig forstået på den måde, at den var uansvarlig, hvis man tænkte sig, at den skulle gennemføres tjuhej. Man havde trænet op igennem 1920'erne, men Rigsdagen besluttede faktisk et basisnet for hovedstaden.

Tankegangen i det her forslag er, at man ikke får løst hovedstadsområdets trafik, medmindre om ikke Rigsdagen så Folketinget træffer nogle overordnede beslutninger, for ellers vil der være tale om klatkage, og der vil være tale om ideer, som er indbyrdes modstridende.

Tankegangen i det her forslag er, at man skal have en kombination af de optimale regional-togsløsninger og S-togs-løsninger, på tredje niveau kombinationen letbane/sporvej, som igen er kombineret med bus. Påstanden i det her forslag er, at just sammentænkningen af de 3-4 niveauer indebærer, at man kan få effektive pendlerløsninger.