

Den sidste sag på dagsordenen var:

37) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 135:

Forslag til folketingsbeslutning om forbedring af handicappedes adgang til togstationer og andre kollektive trafikknudepunkter.

Af Martin Lidegaard (RV) m.fl.
(Fremsat 3/4 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi vil gennemføre debatten, selv om forslagsstilleren ikke er her, da hr. Kim Sejr har lovet på vegne af forslagsstillerne at forestå debatten.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Der er stillet forslag om, at der på finansloven for 2004 afsættes 250 mio. til over 5 år at forbedre de handicappedes adgang til stationer og andre kollektive trafikknudepunkter.

Jeg er glad for debatten. Jeg synes, det er godt, at vi får en debat her. Jeg har da også stor sympati for forslaget, da der til stadighed vil være behov for at skabe bedre vilkår for borgere med dårlig mobilitet, herunder f.eks. også folk med barnevogne.

For rejsende med fuld førlighed er der også brug for god tilgængelighed, men dette indgår som bekendt som en helt naturlig del af planlægningen og den daglige drift af trafik anlæg. Jeg forventer, at tilgængeligheden for handicappede i fremtiden bliver en fuldt integreret del, når nye trafik anlæg planlægges og gamle renoveres. Det skylder vi de borgere, der har en dårlig mobilitet.

Men vi er da også nået ganske langt i den retning, synes jeg, hvor der i de seneste år er taget en lang række initiativer for at forbedre tilgængeligheden for borgere med dårlig mobilitet. Den københavnske metro er et godt eksempel på dette. Metroen har trinløs indstigning, hvilket er til glæde for de fleste borgere, og det medvirker bl.a. til at gøre ind- og udstigning let og hurtig, så tiden, hvor metroen holder stille, minimeres. Den trinløse indstigning er også til stor gavn for bevægelsehæmmede, som dermed kan stige på som alle andre.

Kl. 19.30

Spørgsmålet er så, om den trinløse indstigning er et tilgængelighedsprojekt for bevægel-

sehæmmede eller en integreret del af metroprojektet. Jeg mener det sidste.

På samme måde kunne man nævne de store investeringer i nyt togmateriel, som i langt højere grad end tidligere sikrer handicappede tilgængelighed til den kollektive trafik. Jeg vil i den sammenhæng fremhæve, at i perioden fra slutningen af 2003 til 2006 indsættes nye handicapegnede lavgulvsintercitytog, som har plads til kørestolsbrugere, større handicaptolletter og forbedringer i både den visuelle og auditive information i togene. Der indsættes nyt materiel på en lang række togstrækninger bl.a. i Vestjylland i løbet af 2004 og på sydbanen mellem København og Nykøbing Falster fra primo 2003. Den københavnske S-bane forventes fra 2006 hovedsagelig betjent med nye S-tog, der udrustes med ramper, så de bliver tilgængelige for kørestolsbrugere.

Alt i alt repræsenterer disse investeringer en væsentlig forbedring af tilgængeligheden til gavn for store dele af befolkningen, derunder også personer med barnevogne og små børn.

I den investeringsplan, som regeringen offentliggjorde tidligere på året, er der afsat en særlig anlægspulje på 1 mia. kr. i perioden frem til 2012. Puljen skal sikre, at der løbende er mulighed for at tilpasse infrastrukturen, så den kan udnyttes bedre og mere sikkert. Anlægspuljen skal primært anvendes til det statslige vej- og banenet. Den særlige pulje har således et bredt sigte, men inden for dette brede sigte vil det være helt naturligt at sikre, at midlerne anvendes på en måde, der også tilgodeser de handicappedes adgangsforhold eksempelvis i forbindelse med stationsforbedringer. På side 37 i Trafikministeriets rapport om investeringsplanen er der nævnt konkrete stationer, der står for tur til at få nye elevatorer.

Et andet eksempel, jeg gerne vil trække frem, er udbuddet af de nye hurtigfærger til Bornholm. Her er det på et møde i den særlige følgegruppe den 9. maj i år besluttet, at der skal stilles krav om, at den benyttede færge har elevator, som kan medtage kørestolspassagerer. Det gælder for alle de færger, der sejler. Selv om det vil betyde omkostninger til ombygning af færgerne, som ellers ville kunne indgå i et tilbud, har regeringen og et stort flertal af Folketingets partier fundet det naturligt at medtage et sådant krav.

Regeringens synspunkt er derfor dette: Staten gør allerede meget for de handicappede på trafikområdet, og staten vil også fremover udvise særlig opmærksomhed over for de handicappede

de, når nye trafik anlæg skal planlægges, og når nyt materiel skal indkøbes. Strategien er at integrere handicaphensyn i alle beslutninger om anlæg og indkøb af materiel, ligesom handicaphensyn indgår med stor vægt, når behov for moderniseringer af allerede eksisterende anlæg overvejes.

På den baggrund er der efter regeringens opfattelse ikke behov for særskilt at øremærke midler til nye initiativer.

(Kort bemærkning).

Karen J. Klint (S):

Jeg blev fristet lidt over evne til at stille et kort spørgsmål til ministeren efter en meget fin indgangstale til debatten her om beslutningsforslaget. Det går ud på, at der under Nordisk Råd faktisk er ret meget samarbejde om et begreb, der hedder »Design for Alle«. Der er faktisk en ung dansker, der har vundet en ret stor pris på at designe den ideelle perron, ikke specifikt for handicappede, men sådan at den er lettere tilgængelig for alle mennesker. Og det er jo målet, også i det, ministeren siger, at det skal være let for alle. Der er også en anden publikation, som man i Nordisk Råd har været med til at udsende, og som Danmarks trafikminister er med i, som hedder »Den moderne rejse fra start til mål«.

Så er det, jeg undrer mig lidt over, om der måske ikke skal flere penge på bordet end det, der antydes.

Måske også en lille bemærkning i anledning af, at vi for lidt siden havde en debat om evaluering af handicapåret: Hvordan passer trafikministerens handlingsplan ind i hele handicapåret?

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker trafikministeren ordet? Nej. Så er det hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Det er et godt forslag, De Radikale har fremlagt her i dag. En del af det er jo fra den tidligere SR-regering, der sammen med SF og Enhedslisten havde en pulje, der bl.a. var til elevatorer, men også til modernisering af stationerne, så vi kunne afhjælpe generne for gangbesværede og handicappede osv. og gøre stationerne mere attraktive og hensigtsmæssige og derved også få flere passagerer til at benytte den kollektive trafik.

Kl. 19.35

Jeg forstår godt, at trafikministeren ikke var oppe at besvare fru Karen Klints spørgsmål, for

der er jo noget, der ikke harmonerer. Man står og taler meget om, at man vil gøre mange ting for de handicappede også på togstationerne, men man glemmer at fortælle, at det første, man gjorde, da man dannede regering, netop var at fjerne de penge til puljen til stationsmoderniseringer.

Det viser jo med al tydelighed, at der er forskel på den tidligere regering og denne regering med hensyn til menneskesyn. Det var ren ideologi, det, man foretog sig. Det synes jeg da ikke at man skal lægge skjul på, og man har brugt de penge til andre ting sammen med sit støtteparti, Dansk Folkeparti. Det gjorde man uden at have nogen som helst skrupler over for de handicappede. Det skylder ministeren sådan set en forklaring på her i dag. Så kan man gøre tingene op på mange måder, men det var faktisk det, der skete.

Vi synes, det er et godt forslag, men vil ikke undlade at sige til De Radikale, at der ligger mere end elevatorer i det her. Vi vil selvfølgelig gå ind i forhandlingerne om trafikinvesteringsplanen med regeringen, hvis vi bliver budt med til bordet, med det sigte, at vi ønsker at få genindført den pulje med den tekst og med det indhold, som vi var enige med både De Radikale og med SF og Enhedslisten om.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

I dette beslutningsforslag opfordrer Det Radikale Venstre til, at der afsættes 250 mio. kr. over de næste 5 år til at forbedre handicappedes adgang til togstationer og andre kollektive trafikknudepunkter.

Dansk Folkeparti har stor forståelse for forslaget og er enig i, at vi skal forbedre forholdene for vore handicappede ved anvendelsen af den kollektive trafik.

Igennem de sidste 20-25 år kan vi konstatere, at der ved projektering af byggeri og anlæg har været fokus på, at handicappede kan færdes tilfredsstillende, hvilket er med til at give denne gruppe en klart forbedret livskvalitet. Der er indkøbt nye tog og S-tog, der tillige med perronreguleringer bevirker niveaufrie indstigninger. Der er handicap toiletter, og der er bedre gangbredder.

Vi er netop i følgegruppen til trafikbetjeningen af Bornholm ved at udarbejde udbudsbetingelser, hvor der naturligvis også er fokus på de

handicappedes forhold. Der er gjort meget, men der mangler stadig meget.

Det, der er hovedproblemet, er fortidens synder, altså før ca. 1980. Da var man ikke i bygge- og anlægssektoren bevidst om at projektere, således at man tog hensyn til vore handicappede medborgere.

Det Radikale Venstre foreslår i dette beslutningsforslag, at man anvender 250 mio. kr. på dette område de næste 5 år. Det virker som et skud i tågen. Det kan være for meget, men det er sandsynligvis for lidt, hvis man skal have det rettet op til et anstændigt niveau. Mange større stationer mangler f.eks. elevatorer.

Det, Dansk Folkeparti mener, er, at der er behov for en registrering af, hvad der er af mangler, hvad dette koster, og så få det ind i en planlægningsfase, hvor disse tiltagsområder prioriteres på lige fod med andre indsatsområder som f.eks. trafikikkerhed.

Banestyrelsen har i samarbejde med DSB lavet en prioritering af de stationer, der trænger til modernisering, men om det er fuldt dækkende, er et spørgsmål.

I Dansk Folkeparti er vi ikke så sikre på, at det er rigtigt at have f.eks. 50 mio. kr. pr. år stående på en konto til tiltag; vi er mere interesseret i at få planlægning på og så få det udført og ud af verden.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg var ellers så glad for at kunne læse, at Dansk Folkepartis politiske ordfører, hr. Kristian Thulesen Dahl, var ude at melde positivt ud i forbindelse med det her forslag i metroXpress for nogle uger siden, men vi ved jo også godt, at Dansk Folkeparti er lidt klemt i forhold til finansloven og selvfølgelig har svært ved at give nøjagtigt tilsagn nu. Det er også det, vi kan høre på ordføreren.

Jeg forstår, at man er enig i intentionen, men at man gerne så en lidt mere dybdegående analyse af, hvor stort behovet egentlig er. Det er jeg faktisk enig i. Vi har måske ikke helt tilstrækkeligt grundlag til at sætte nøjagtige beløb på, men som hr. Poul Fischer er inde på, så er der nok nærmere brug for flere midler end færre midler i forhold til det, vi har foreslået.

Kl. 19.40

Men nuvel, mit spørgsmål er: Skal jeg forstå det sådan, at Dansk Folkeparti vil være med til i forbindelse med det her beslutningsforslag at opfordre ministeren til at lave en analyse af det-

te arbejde, sådan at vi kan sætte beløb på i forhold til finansloven 2004?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Hr. Martin Lidegaard siger, at hr. Kristian Thulesen Dahl har meldt positivt ud om det, og jeg går da også ud fra, at hr. Martin Lidegaard opfattede mit ordførerindlæg som værende positivt.

Så spørger hr. Martin Lidegaard, om vi vil være indstillet på at få en sådan registrering. Der må jeg sige, at jeg jo lagde mærke til trafikministerens ordførertale, og jeg synes, der var så mange positive vink i den om forhold, der skulle tages op under forhandlingerne omkring investeringsplanen. Det har jeg absolut tiltro til også vil ske fyldest.

Hvis det ikke er tilfældet, så mener jeg, at så er vi på banen med hensyn til en sådan registrering. Jeg tror, den registrering foreligger, og at vi kan få den i ministeriet.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg synes bestemt, det bliver mere og mere positivt at lytte til Dansk Folkeparti. Jeg skal bare være helt sikker på, at vi nu forstår hinanden, så skal jeg ikke forstyrre ordføreren og de andre ordførere mere.

Vi håber altså på, at ministeren vil foretage en sådan analyse og registrering og selv komme med forslag til, hvor stort et beløb der skal afsættes, det håber jeg da også ministeren gerne vil. Det kunne være spændende at høre bagefter, om han har skiftet mening undervejs i debatten, og hvis han gør det, så er der jo ingen grund til at gøre mere.

Men hvis ikke han gør det, så er vi enige om, at vi sætter os sammen, vi fra de partier, der gerne vil, og beder ministeren om at lave en sådan registrering og sætte beløb på i forhold til finanslov 2004, hvis ministeren ikke gør det selv.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kaj Ikkast som ordfører.

Kaj Ikkast (KF):

Nu tror jeg ikke, hr. Martin Lidegaard skal stille for store forventninger. Jeg står nemlig med den investeringsplan for 2000, som var med i finanslovsforslaget for 2000 om de 50 mio. kr. om året, og den går frem til 2004. Der kan jeg tydeligt se, hvad hver eneste krone er sat af til. Så tager man

investeringsplanen, 10-års-planen, og der ser man i store træk de samme forhold: støjbekæmpelse, banefunktionalitet, pakkerejser, Banestyrelsen, perronforbedringer, ny station i Hedensted, ny station i Gejsing, gangbro i Høje-Taastrup, elevatorer, 5 mio. kr. om året, stationsmodernisering.

Det var det, S, SF og De Radikale havde i deres 5-års-plan sidst.

Hvis man så går ind og ser i investeringsplanen, så findes der i det samme område 1 mia. kr. over den tiårige periode, plus at der i Vejdirektoratet til støjbekæmpelse m.v., som hører ind under den samme sektor, findes 0,5 mia. kr.

Man kan også se alle de tog, der er købt. Det startede med S-togene, og hvem var de største modstandere af indkøbet af S-togene? Det var ikke den borgerlige regering, det var Socialdemokraterne og SF, men S-togene er stadig væk de mest moderne og miljøvenlige tog, der overhovedet findes. I 2006 vil vi have fået leveret alle 112 tog mod Socialdemokraternes og SF's vilje, til trods for at det var det mest moderne og miljøvenlige tog, som giver en besparelse på 40 mio. kr. i fuel om året. Det er også det mest handicapvenlige tog, der overhovedet er købt. Det blev købt i 1992.

Dengang fik jeg meget skældud for, at man ikke fik dem bygget hos ABB oppe i Randers. De, der var medlemmer af i Finansudvalget i de år, ved, at det var den helt store mærkesag. Da glemte man alt om miljøet. De tog, man ville have haft til København fra ABB, er dem, der i øjeblikket kører oppe i Stockholm.

Fra det tidspunkt har alle toginvesteringer skullet have en miljøgodkendelse for at kunne blive solgt til Danmark, og på listen over punkter, der skal være opfyldt, indgår handicapvenlighed som et af de vigtigste. Derfor vil man se, at samtlige tog, der er blevet leveret, inklusive de sidste, som bliver leveret i 2006, er meget handicapvenlige. De tog, vi skal ned at se på i Italien, er noget af det mest handicapvenlige, der er lavet siden år 2000. Der er vi altså gået et skridt videre.

Kl. 19.45

Hvis vi nu ser på de stationer, der i øjeblikket står i investeringsplanen, er det for S-togene Vesterport, Ishøj og Vanløse, der er klar til at blive moderniseret. Ellers er det København, og det er Nykøbing Falster; det er Middelfart, det er Nivå, det er Brøndsted, det er Rungsted Kyst, det er Espergærde, det er Svendborg, det er Bramming og Røde Kro, og så kommer der én til, som ikke

står i planen, hvor ministeren i denne uge har lavet en aftale med borgmesteren i Støvring om på fifty-fifty-basis at lave en elevator for at forbedre forholdene for de handicappede, således at vi også går ind i de systemer, der nok ligger lidt uden for hovedsporene, men som er noget, der ganske afgjort er påkrævet på hele området.

Det vil sige, at det i forhold til det, der står i investeringsplanen, er et dårligt bytte, og det er at føre folk bag lyset at lave en pulje magen til den, man havde tidligere med 250 mio. kr.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne takke hr. Kaj Ikast for den historiske gennemgang.

Jeg vil så gerne lige spørge, om hr. Kaj Ikast kan bekræfte to ting, for det er det, vi diskuterer i dag:

For det første, at det fremgår af bl.a. Ombudsmandens redegørelse og spørgsmål fra 4. december 2002, at på 73 stationer mangler alvorlige tiltag for at sikre adgangen for handicappede. På en lang række stationer mangler der lifte og flere andre ting, som også den socialdemokratiske ordfører var inde på.

For det andet, at der i Trafikministeriets egen rapport fra december 2002 står, at der er et påtrængende behov for modernisering af en række stationer, for at disse kan opfylde ønsket om god tilgængelighed for alle rejsende.

Endelig vil jeg gerne sige: Man skar en pulje på 50 mio. kr. specifikt til det her væk. Så skar man 200 mio. kr. til trafikikkerhed væk, og man skar ned en masse andre steder. Så har man lavet én pulje på 100 mio. kr. om året, der skal dække det hele. Hvis jeg skulle bytte, så ved jeg godt, hvad jeg skulle foretrække, hvis jeg var handicappet. Jeg ville foretrække en pulje, der var øremærket til at løse de problemer, som handicappede, ældre og gangbesværede og i øvrigt også folk med barnevogne har, når det gælder adgang til de gamle stationer, for vi er jo alle sammen enige om, at når vi køber nyt, skal det være handicapvenligt. Det er vi alle sammen enige om.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det kan måske være, at vi kan få bekræftet i dag, at det var de S-tog, der blev indkøbt i 1992, der nu i de år her rask væk bliver afsporet ude på S-togs-nettet.

Vedrørende det med stationsmoderniseringerne: Der er altså ikke bevilget penge til det sidste to år, hverken til elevatorer eller til miljøforbedringer, og det, der står om elevatorer i oplægget fra regeringen til 10-års-investeringsplanen, er jo, at der er nævnt projektet i henholdsvis Nykøbing Falster, Nivå og Middelfart, og der er altså ikke nævnt flere. Der er nævnt, at man vil igangsætte nogle projekter, der i alt vil andrage 23 mio. kr.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige sige til de øvrige ordførere herinde, at jeg synes, det er utrolig sympatisk, at hr. Kaj Ikast har så svært ved at snakke uden om, hvad det er for en jammerlig sag.

Nu handler det her jo om handicapforslaget, men så får vi en stor tale om noget andet. Nu var jeg ikke medlem af Folketinget i 1992, så jeg skal ikke kunne sige, hvad der skete på det tidspunkt, men jeg vil godt sige – jeg ved jo, at hr. Kaj Ikast ved det, og han ved, at jeg ved det – at det er en velvoksen skandale, at de projekter, der var i gang, som var vedtaget, som lå helt klar, nu er væk.

Altså projekterne for Middelfart Station og Nykøbing Falster, to store skiftestationer, var fuldstændig klar til at skulle køre. Så kommer der en regering, som synes, at det er vigtigst, at vi sikrer de mest velhavende menneskers skatter, og så sætter man det bare i stå. Det er stadig væk ikke så konkretiseret, at vi kan være sikre på, at bare de der skiftestationer får deres elevatorer.

Kl. 19.50

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det sjove ved det var, at hvis nu hr. Poul Andersen havde læst videre, så står der i samme plan: Status vedrørende handicaptiltag på stationerne. Og man kan se dem, der skal laves, og dem, ministeren går i gang med at forhandle med de forskellige ordførere om, og at der skal tages af den milliard kroner. De 23 mio. kr. er dem, der står i investeringsplanen. De næste står under handicaptiltag på stationerne. Og det er alle elevatorerne, og de er med i det forhandlingsoplæg, som man går i gang med at diskutere med ordførerne, så de er ikke taget af.

Når jeg nu ser på den plan, De Radikale kørte med før, er der alt i alt i alle 5 år indtil 2004 afsat 25 mio. kr. til elevatorer. Den må De Radikale jo

have, for jeg har fået den, og der kan man se, hvad hver eneste krone indtil 2004 skulle bruges til. Den har der været taget hensyn til i fremstillingen af investeringsplanen, så der kan ikke være de store forskelle.

Det, der har været den stor forskel, er, at vi dengang brød med det, som man i dag kalder historie. Vi brød historien med at lave tog i Danmark og lade dem bygge, selv om de ikke var moderne og miljøvenlige nok.

Siden er vi virkelig gået ind for at tage miljøvenlige tog, og dem, vi får leveret nu, som blev indkøbt af Socialdemokratiet, er de mest moderne og miljøvenlige tog, der overhovedet kan fås. Det er nødvendigt, at de passer til kørestolsbrugene, så de kan placeres rigtigt. Prøv engang at tage nogle kørestolsbrugere med ind i S-togene og få dem placeret rigtigt, så vil man se, at de er noget af det mest anvendelige.

De nye tog, vi skal se på i Italien, er endnu bedre, men de er også af nyere dato. Så der er ikke svigtet så meget, og hvis vi nu går investeringsplanen igennem, vil man kunne se, at de samme overskrifter, som står her i Socialdemokratiets og De Radikales plan, bare står med 1 mia. kr. i regeringens.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Min korte anciennitet i Folketinget gør det ikke muligt at deltage i diskussionen om, hvad der skete i starten af 1990'erne, da man indkøbte S-tog. Men i og for sig mener jeg heller ikke, at det er en relevant diskussion, for vi er jo alle sammen enige om, at skal der købes nyt, skal der købes handicapvenligt. Det ønsker jeg slet ikke at indgå i en diskussion om.

Det, jeg ønsker at indgå i en diskussion om, er, hvad vi vil gøre med de mange gamle stationer, der har et problem, og hvor det ifølge ministeriet selv er omkring 80 stationer. Det er da rigtig nok, at der er afsat 25 mio. kr. frem til 2004 til at afklare nogle af de problemer, og det er penge, den gamle regering afsatte. Men mener hr. Kaj Ikast, at så er problemet løst? Så behøver vi sådan set ikke at gøre mere ved de gamle stationer, så kan vi koncentrere os om at købe godt nyt fremover, og så skal vi ikke bruge flere midler på det? Er det det, der ligger i den argumentation?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Det er nu bare, fordi hr. Kaj Ikast stod og bryste sig af sit S-togs-indkøb i 1992, at jeg ligesom

trak frem, at vi i de senere år har haft nogle situationer – jeg mener, det er årgang 92-togene – hvor vi har set, at de rask væk er blevet afsporet ude på banestrækningerne. Det har nok ikke været så heldigt et indkøb, men sådan noget kan der jo rettes op på.

Det er der andre ting der også kan, kan jeg forstå, for nu fremgår det jo, at der i den der milliard kroner, der ligger, ligger nogle yderligere tiltag til de handicappede. Det er vi selvfølgelig glade for at høre om, men det er nu ikke kun de handicappede, det handler om.

Jeg tror også gerne, at de ser, at alle faciliteter – både informationer og andet – på banegårdene bliver sådan, at de er tilgængelige og gode for alle. Det er det, der er vores budskab her i dag og også vores klare budskab til De Radikale i forhold til, at de her 50 mio. kr. pr. år ikke kun er til elevatorer. Jeg ved ikke, hvor de vil bygge de elevatorer henne for 250 mio. kr. Det tror jeg slet ikke kan lade sig gøre.

Vi skal kigge på at få de stationer moderniseret, så de bliver tilgængelige og brugervenlige for alle grupper i det her samfund. Det skal være vores signal her i dag.

Og så må jeg sige til hr. Kaj Ikast, at det andet står altså på side 7 og 13.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Rent bortset fra de gamle tog, som hr. Ikast var ude at købe i 1992, så synes jeg, at han kaster et betydeligt røgslør ud over den her sag, for han indrømmer, at der kun er 2 gange 25 mio. kr., men samtidig har han en pose penge med 1 mia. kr., som trækkes frem ved enhver anledning. Når der er behov for at gøre noget, har man den milliard kroner, som man så kan henvise til, og den kan bruges mange gange. Den bliver også brugt her, så det er en dejlig milliard at have. Den er sådan én, der hele tiden kan fylde sig selv op.

Kl. 19.55

Men det hjælper altså ikke, og derfor vil jeg godt spørge hr. Ikast: Når man nu betyder, at alt det, der ligger i hr. Martin Lidegaards forslag, skam også er i regeringens forslag – det er jo det indtryk, hr. Kaj Ikast forsøger at skabe – skal det så forstås på den måde, at regeringen er villig til at indgå en aftale med os andre om at sikre en indsats på det niveau, som ligger i Det Radikale Venstres forslag?

Hvis det er sådan, kan vi jo lave en sådan aftale, og så vil jeg anerkende det, hr. Kaj Ikast si-

ger, men hvis han ikke kan give sådan et tilsagn, må vi jo erkende, at så skjuler der sig jo nok en vis armod bag alle disse mange tal og forklaringer om gamle tog.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg glemte at sige før, at jeg også taler på Venstres vegne, og at vi ikke er indstillet på at støtte det radikale forslag. Vi vil betydelig hellere støtte investeringsplanen.

Jeg må sige til hr. Keld Albrechtsen, at det ikke bare er 1 mia. kr. Der er også, hvis man går ind og ser i Vejdirektoratet, 0,5 mia. kr. til støjbekæmpelse m.v. over den 10-års-periode.

Så det er altså slet ikke imponerende. Det er kun imponerende, fordi det er handicapår, og fordi vi i morgen får besøg af et antal handicappede, og så går man ind og ser helt nøjagtigt på dette specifikke problem. Det vil jeg sige.

Jeg er meget enig med hr. Poul Andersen, og jeg er sikker på, at når ministeren nu begynder at forhandle om de forskellige tiltag, der skal være over de næste 10 år, så kan man finde nogle betydelig bedre løsninger end dem, man får ved specifikt at lave en plan, der skal ligne den sidste, der var mellem S, SF og De Radikale. Når jeg står med den i hånden, er jeg ikke imponeret. Den synes jeg man skulle studere engang, ikke bare de gamle tog, men også de gamle tal.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil denne gang forsøge at stille spørgsmålet meget kort og meget klart i håb om at få et svar.

Er det rigtigt opfattet, når hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet siger, at der i hr. Kaj Ikastrs udtalelse ligger, at man oven i de 25 mio. kr. er parat til også at bruge midler til på forskellig sæt og vis at sikre bedre adgang til de gamle stationer, altså oven i de penge, der er øremærket til togudbygning?

Ligger der i hr. Kaj Ikastrs taljonglering, at der vil komme flere penge på bordet i forbindelse med investeringsplanen, og i så fald hvor mange?

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu begyndte hr. Kaj Ikast så med 1 mia. kr., så stiller jeg spørgsmålet om, hvor meget af den milliard der skal bruges til det her, og så får jeg som svar, at nu er det blevet 1,5 mia. kr. Det er rimelig underholdende, men et svar er det jo ikke.

Det spørgsmål, jeg så stillede, var, om man kunne støtte en plan på det niveau, som er foreslået af Det Radikale Venstre. Det meddeler hr. Kaj Ikast så, endda også på Venstres vegne, at det kan man ikke støtte. Men hvad kan man så støtte ud over disse 25 mio. kr.? Det er jo det eneste konkrete, hr. Ikast indtil nu har lagt på bordet.

Jeg synes da, det ville være smukt, hvis det nu er rigtigt, som hr. Kaj Ikast siger, nemlig at der nok skal blive taget hånd om det her fra regeringspartiernes side. Det er jo det, hr. Ikast siger, men så må man da også være indstillet på at give et signal om, at man vil indgå en aftale på et niveau, f.eks. det, som Det Radikale Venstre har foreslået, for ellers hænger tingene jo ikke sammen.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg må jo ligesom hr. Keld Albrechtsen spørge hr. Kaj Ikast, hvordan regnestykket hænger sammen. Før lyttede jeg mig også til, at der var 1 mia. kr., så var der 0,5 mia. kr., og så var der noget mere. Hvad er inde, og hvad er ude specifikt i forhold til støjværn, og hvor meget har man tænkt sig, at man vil gå ind med beløbsmæssigt til stationsmoderniseringer?

Så skal jeg spørge hr. Kaj Ikast: Det regnestykke, som hr. Kaj Ikast har stået og forelagt her i Folketingssalen i dag, er det godkendtovre i Trafikministeriet?

Kl. 20.00

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg kan sige så meget, at med det oplæg, hr. Poul Andersen kom med, så tror jeg godt, vi kan få de penge til at passe, for de 25 mio. kr., som hr. Poul Andersen sagde, er de 23 mio. kr., de fire objekter koster. De andre, der er beregnet til at tages af milliarden, er dem, der hedder Middelfart, Nykøbing Falster, Nivå, Rungsted, Espergærde, Svendborg, Bramming, Røddekro, Støvring.

Så kommer der S-togs-nettet. De står også listet op. Det er dem, man i første omgang går i gang med, og det er dem, der er med i forhandlingerne om 10-års-planen, når man går ind i investeringerne, og det kan tages af den milliard kroner. Derfor er det, jeg siger: En ting er, at man kommer i år og siger, at det vil vi gøre, men her gør vi det over en 10-års-periode med dem, der går ind i disse forhandlinger. Der kan man jo bare se de forskellige stationer, som er oplistet.

Siden er der kommet en station mere, hvor der bliver lavet elevator nu i løbet af næste år, som ikke står i planen. Det er 5,2 mio. kr. Mere koster en elevator altså ikke.

Når man nu endelig har taget fat i det, så synes jeg, man skulle klappe i hænderne i stedet for. Jeg er meget ked af, at når man nu endelig har fået en stor investeringsplan og man går i gang med forhandlingerne, at man så ikke kigger på lang sigt på både indkøb af nye tog, forbedring af skinnedsystemerne, som er sat i gang, og kobler det sammen, hvad der skal laves, med en opgørelse, som er sat i gang af ministeren, over, hvad der skal laves på stationerne. Når de ting er der, så er det, man kan gå i gang med selv sin investeringsplan. Det synes jeg er logik for dværghøns.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så får hr. Keld Albrechtsen ordet for sidste gang i denne omgang, fordi det er den tredje korte bemærkning til hr. Ikast.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Der, hvor det bliver noget uklart, er jo, når hr. Kaj Ikast så vil koble tingene sammen, som han siger, for det, vi jo i virkeligheden spørger om, er, om vi ikke kunne ligesom koble det lidt fra hinanden, sådan at vi kunne se, hvad vi kan regne med der kan sættes af til at løse adgangsproblemerne i forbindelse med vores stationer og vores tog.

Så bliver det hele tiden blandet ned i hr.

Ikasts store skuffedarium, hvor den her milliard kroner ligger, men den skal jo så bruges til alt muligt andet, som vi nu også fik at vide, og derfor står vi i den situation, at vi så ikke ved, hvor meget der ender med at blive tilbage til at løse spørgsmålet om tilgængelighed på stationerne. Det er bare det, jeg gør opmærksom på.

Derfor synes jeg, at de tilsagn, hr. Ikast kom med, er luftige. Vi kommer naturligvis også gerne til ministeren for at drøfte, om vi kan finde en god løsning på det her, det skal ikke mangle på det, men jeg synes da bare, det havde været bedre, hvis man fra regeringspartiernes side havde kunnet komme med et mere klart tilsagn under den her debat.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Ikast, og derefter går vi videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen der er jo ikke noget nyt i det her, må jeg sige til hr. Keld Albrechtsen. Det har altid været sådan, at når man har lavet en investeringsplan, så har man en ramme, og så laver man aftaler med dem, man kan blive enig om at forhandle med, inden for investeringsplanens rammer. De er med til at pege på, hvad der skal laves. Sådan spiller klaveret altså.

Ministeren skriver jo udtrykkeligt i planen her: »... i samarbejde med DSB lave en prioriteret liste over stationer, der trænger til renovering.« Det er sat i gang. En undersøgelse af, hvor sporsystemerne skal laves, er sat i gang. Så det hele ligger og er ved at blive gjort klar til forhandlingerne om, hvad der er mest påtrængende, hvor det er mest påtrængende med elevatorer, hvor det er stationerne, og hvor det er støjdæmpning. Sådan spiller klaveret.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Fru Margrete Auken som ordfører.

Margrete Auken (SF):

Jeg kan starte med at sige, at jeg kan love hr. Kaj Ikast, at hvis der bliver lavet en aftale om at lave stationer og man begynder med dem, der er hårdt brug for, Middelfart og Nykøbing Falster, så skal vi nok lade være med at vælte den og pille den ud, når vi kommer til.

Vi havde lavet en aftale om det, det var i gang, der var en aftale, men det første, regeringen foretog sig, var at pille det ud. Når jeg sådan hører hr. Ikast, så har jeg på fornemmelsen, at den elevator ville jeg altså ikke være tryk ved at køre i. Det er ligesom luftsteg og vindfrikadeller, som man jo ikke bliver mæt af. Det er meget, meget, meget luftigt, det er der næsten ikke.

Kl. 20.05

Vi har ikke hørt et eneste konkret tilsagn her om, at det her kommer i gang, selv om det åbenbart er så billigt. Det skal afvente stationsmoderniseringer, og mange af dem skal jo laves uanset hvordan, men det skal afvente stationsmoderniseringer. Det kan også godt være, man kommer i gang med en bedre funktionalitet på en anden måde, vi kan jo også afvente nogle helt nye tog osv.

Nu tager jeg det her som ordførerindlæg og ikke som kort bemærkning, fordi de andre ting jo er blevet sagt.

Det er en total skandale, at vi ikke har det her i orden på vores stationer, også de, der ikke er

topmoderniseret, bør naturligvis have deres elevatorer, og nu har vi lige hørt, hvor billige de var, og vi går ud fra, at det ikke er noget, vi skal synes er en heltegering, når vi nu får vedtaget i hvert fald de mest påtrængende elevatorer med det samme.

Vi har i Trafikudvalget fået tilsendt en skildring fra Egmontskolen om en ung mand, der skal af sted og gerne vil tage med toget, og det er fuldstændig grotesk at læse, hvad det er for en mismodig historie, han skal igennem for at kunne rejse igennem landet, fordi der mangler både det ene og det andet og det tredje. Jeg synes i og for sig, at liftene hører med også. Der ville jeg altså heller ikke afvente stationsmoderniseringer og planer og alt mulig luftighed, før der er lifte tilgængelige til, at man kan komme ind. Det behøver ikke at være det smarteste design. Det skal bare virke. Jeg vil ikke engang insistere på, at de skal være miljørigtige. De skal virke, og det skal gå stærkt.

Det er helt fint for mig, at man kalder det noget andet end vores gamle trafikpulje, som var glimrende, og som jeg stadig synes er glimrende. Kald det noget andet. Sæt nogle andre navne nedenunder. Det er fuldstændig lige meget. Der er ikke nogen af os, der har vores ære investeret i det. Vi vil bare have de handicappede hjulpet.

Det har jo været kønt at høre først ministeren og så hr. Kaj Ikast blomstre ud over alle bredder om alt det, der er gang i, men som sagt glæder vi os til at se en elevator, der kan køre op og kan køre ned og kan tage en kørestol med og en cykel og en barnevogn, og hvad der ellers måtte være brug for af kufferterne og ting og sager. Som sagt er det ikke engang på skiftestationerne i orden.

Så lov os nu, at der kommer elevatorer, men selvfølgelig i den rækkefølge, det skal være, og ikke efter en eller anden tilfældig ønskeliste. Jeg kunne også næsten høre på hr. Kaj Icasts liste, at hvis man nu var valgt et bestemt sted, så var det på den station, hvor man var valgt. Det kunne være, jeg skulle komme med Nivå. Der er jeg valgt. Nu synes jeg faktisk, Middelfart er vigtigere, selv om jeg ikke er valgt der, og jeg vil godt tillade hr. Poul Andersen også at synes det, selv om han er valgt der. Men det ville jo være skrækkeligt, hvis det var sådan en fuldstændig omfartsvejshistorie, så man begynder at putte elevatorer ind der, hvor folk er valgt, i stedet for der, hvor de handicappede har behov for det.

Jeg kan se, at trafikministeren har bedt om ordet, og jeg ser frem til, at han går op og siger, at

vi fuldstændig har misforstået det. Der er søreme fast grund under fødderne her, og der kommer elevatorer. Det er i gang, og uanset hvordan og hvorledes så siger det sig selv, at denne her regering nu omsider vil få has på den der finansminister, der i hvert fald ikke har forstand på handicappede og elevatorer, og få ham sat et eller andet sted hen, hvor han ikke gør skade, og så komme videre med de ting, vi havde aftalt.

Jeg ved nemlig også udmærket godt, at det jo ikke var hverken med trafikministerens eller de andre trafikordføreres gode vilje – det ved jeg jo godt – at finansministeren skrottede det her. Det er selvfølgelig kønt, at man prøver at dække over det, men det er altså sådan blomster hen over en kiste; der ligger en død mand nedenunder.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg beklager, jeg ikke rigtig vidste, hvornår jeg skulle gå ind i debatten, men jeg var bange for, at den pludselig skulle blive lukket, når hr. Martin Lidegaard havde haft sine afsluttende bemærkninger, og så kunne jeg ikke få sagt det, jeg gerne ville.

Først til fru Karen Klint, som jeg ser ikke er her, om Nordisk Råd. Så er det jo dejligt, at en ung dansker har vundet en arkitektkonkurrence, men jeg kan ikke se, at det har så meget med vores debat at gøre her. Fru Karen Klint siger, der skal flere penge på bordet, og så vidt jeg kan høre, er det nøjagtigt det, vi diskuterer. Det kan vi jo ikke være uenige i at hun har ret i. Det er så også det, regeringen lægger op til.

Der er to ting, jeg gerne vil besvare. Den ene er direkte til hr. Martin Lidegaard, som taler om en registrering af de ting, der er, og prøver at få hr. Poul Fischer til at være med på den tanke. Der vil jeg godt sådan for opklaringens skyld sige, at DSB har igangsat et registreringsarbejde sammen med Dansk Center for Tilgængelighed med det formål at beskrive, hvilke stationer der er tilgængelige for de forskellige kundegrupper med nedsat funktionsevne. Registreringen har til formål at tilvejebringe et overblik og en status over niveauet af tilgængelighed til brug for DSB og Banestyrelsens dialog med handicaporganisationerne i det, der hedder DSB's handicappanel. Så den registrering er altså ved at blive foretaget. Jeg skal nok bede DSB om, at vi fremskynder den så meget som muligt. Så det er altså ikke noget, vi er særlig uenige om.

Jeg kan ikke rigtig se, at vi i det hele taget er så uenige. Jeg synes, at den siddende regering har sat meget lidt af til det. Den brugte det til alt muligt andet end lige det, vi taler om her, som hr. Kaj Ikast fuldstændig korrekt har beskrevet det.

Den anden ting er om S-togs-nettet, for at vi også kan få belyst den side af sagen. Det er jo et enormt stort net. Der er det således, at alle stationerne på S-togs-nettet vil blive gået igennem i 2004. Som led i dette arbejde vil adgangsvejene og dermed tilgængeligheden til S-togs-stationerne få et løft. Samtlige S-togs-stationer er i dag forsynet med elevatorer eller har niveaufri adgang.

På stationerne Lyngby, Rødovre og Grøndal, hvor adgangsramperne ikke lever op til standarden i forbindelse med nyanlæg, er der planlagt en forbedring af tilgængeligheden, Lyngby i 2003, Rødovre og Grøndal i 2004.

Det er bare for, at så kan vi i hvert fald skære den del af diskussionen ud. Jeg skal selvfølgelig ikke bestemme, hvad der bliver diskuteret, men jeg håber, det var en rettidig oplysning.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Nu venter vi lige et øjeblik. Der sker det, at nu har ministeren været oppe, og jeg tillader, at man kommer med en enkelt kort bemærkning til ministeren. Derefter går vi tilbage til korte bemærkninger til fru Margrete Auken.

Først hr. Martin Lidegaard, der ønsker en kort bemærkning til ministeren. Det har jeg forstået at også fru Margrete Auken og hr. Poul Andersen ønsker.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne kvittere for ministerens tilsagn om at forsøge at fremskynde den registrering, der er i gang, for det ville jo være fantastisk gavnligt at få den, inden vi skal til at diskutere finanslov og investeringsplansprioriteringer. Så jeg håber, at der i ministerens tilsagn lå, at man vil forsøge at få det fremskyndet så meget, at vi kan nå at få den debat, inden vi skal sætte kroner og øre på. For den anden halvdel af det, jeg sådan indgik en, håber jeg, delvis aftale med Dansk Folkeparti om, var jo ikke bare registreringen, men også at tage konsekvensen af den registrering.

Det vil sige, at det nu åbenbares, er jeg bange for, hvor mange stationer der egentlig har problemer i bredeste forstand med det her. Så kigger vi også på at finansiere, hvordan vi kan ud-

bedre det, ikke kun på den håndfuld stationer, som hr. Kaj Ikkast og andre har nævnt, men at vi simpelt hen får lavet en samlet plan for det her. Jeg håber, at der også lå *det* i ministerens tilsagn, for i så fald går jeg da herfra som en glad mand.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Margrete Auken, en kort bemærkning til ministeren.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg mærkede mig, at ministeren sagde, at den siddende regering har sat meget lidt af. Jeg tror, det var en freudiansk fortalelse. Jeg tror, han mente den forrige, men han sagde den siddende. Når vi så hører, hvad der faktisk bliver sagt. Nu har jeg pludselig opdaget, hvorfor der bliver snakket S-tog hele tiden. Det er, fordi dér er de ting, der skal laves, så små og så billige, at det ikke spiller nogen synderlig rolle i forhold til de sådan lidt tungere ting, der skal laves.

Det er fint nok at få lavet de der ting. Det er slet ikke det, vi siger. Men vi kan jo høre bag det her, at der er ikke ret meget kød på de frikadelles i den sammenhæng her. Der er ikke et tilsagn om de gedigne, basale ting, der skal være, og nu er altså først og fremmest elevatorer en afgørende del, for at vi overhovedet kan komme videre med de ting. Alle mulige andre grupper kan komme til at bruge dem. Det er altså helt afgørende, at det er på stationerne, og vi har sagt, at det som et minimum i hvert fald skal være på skiftestationerne, at vi får det nu.

Jeg kunne ikke høre, at trafikministeren sagde, at det var man selvfølgelig ikke bare klar over, men også i gang med at gøre noget ved.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Poul Andersen, en kort bemærkning til ministeren.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg mærkede mig ligesom fru Margrete Auken, at der blev sagt den siddende regering. Det har jeg selvfølgelig noteret mig, det er jo udmærket, at man er klar over den reelle situation.

Der har været 2 års stilstand, som vi nu kan forstå virkelig har bevirket, at man vil satse her i handicapåret. Man tør vel ikke andet. Det er vel derfor, vi hører om alle de her forbedringer på de her stationer. Jeg skal love for, at det er en alvorlig lang liste, der blev remset op her.

For os er det ikke kun et spørgsmål om elevatorer og tilgængelighed. Det er altså også et spørgsmål om, at der skal ske nogle reelle forbedringer på stationerne: bedre indretning, bedre informatik hele vejen rundt. Det er derfor, vi ønsker den pose penge løbende over år.

Det var faktisk det, fru Karen Klint sigtede til. Det er jo ikke sådan, at vi her i Danmark ikke har nogen folk, der er gode til designmæssigt osv. at kunne lave de ting, der kunne være nødvendige. Beviset er jo, at det er en dansker, der har vundet den nordiske konkurrence. Det synes jeg at regeringen skulle benytte sig af og inddrage den pågældende person.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det trafikministeren, og derefter går vi tilbage til eventuelle korte bemærkninger til fru Margrete Auken.

Kl. 20.15

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg beklager, hr. formand, det var ikke for at afbryde debatten, det var tværtimod for at undgå, at den skulle blive sådan lidt afsporet.

Jeg må medgive hr. Martin Lidegaard, at når fru Margrete Auken også har hørt det, må jeg have sagt »den siddende«. Vi ved godt, hvad jeg mener. Det var den daværende regering, der havde en masse luft, og der skete efter vores opfattelse ikke rigtig noget. Jeg tror, man vil opleve, der vil ske meget mere i denne regerings tid.

Til hr. Martin Lidegaard: Hvornår man bliver færdig med det arbejde i DSB, kan jeg ikke svare på. Men jeg har sagt, at jeg vil bede om at få det fremskyndet, og det er sådan set det bedste, jeg kan gøre. Jeg skal nok finde ud af, hvornår det kan være færdigt.

Så vil jeg gerne sige til den overordnede diskussion om pengene: Jeg har her fra Folketingets talerstol sagt, at jeg vil invitere samtlige Folketingets partier til en dialog om vores investeringsplan. Jeg har haft to af partierneovre. Jeg tror, hr. Martin Lidegaard kommer på torsdag, hvis jeg husker rigtigt. Der får vi jo rig lejlighed til at diskutere de her ting. Det er jo netop det, der er meningen med den åbne politik, at vi gerne vil høre, hvad partierne siger. Jeg danner mig et indtryk og siger, hvor det så er, at vi skal lægge det snit, vi ønsker at lægge.

Så takker jeg hr. Poul Andersen for anerkendelsen af, at vi jo gør meget. Det er jeg sandelig glad for. Hr. Poul Andersen sagde, at fordi det er

handicapår, tør regeringen jo ikke andet. Det er jo virkelig anerkendelse fra Socialdemokratiet af, at så gør vi det jo altså, når man siger, at vi ikke tør andet.

Vi tør godt gøre andet, men jeg garanterer for, at man behøver ikke være socialdemokrat, for at handicappedes forhold skal ligge én på sinde. Det gælder alle partier her i Folketinget, så vidt jeg kan høre.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Jeg sagde udtrykkeligt, at der var én kort bemærkning til ministeren. Nu er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører. Hr. Kaj Ikast har frafaldet en kort bemærkning. Det må jeg rette mig efter.

Keld Albrechtsen (EL):

Vi synes i Enhedslisten, det er en god ting, at dette beslutningsforslag fremsat af Det Radikale Venstre er kommet frem til debat, således at vi kan prøve at afstikke nogle principper for den her diskussion inden de konkrete forhandlinger, som ministeren har indbudt til. Så må vi jo se på baggrund af den her debat at få besvaret det spørgsmål, som står tilbage, om det nu er sådan, at regeringen er kommet på bedre tanker.

Uanset hvad ministeren siger om den tidligere regerings indsats og den nuværende regerings indsats, så må man jo sige, at den nuværende regering startede med et meget lavt ambitionsniveau på det her område, startede med på det her område ligesom på så mange andre at sætte tingene tilbage.

Nu har vi imidlertid fået forsikringer fra regeringspartierne, fra ministeren, om, at nu skal der ske en forøget indsats på det her område. Om det så bliver i det samme omfang som det, der ligger i det radikale beslutningsforslag, er heller ikke afgørende for Enhedslisten, men det afgørende er, at de problemer, der ligger, bliver løst.

Vi er glade for, at de bliver kortlagt. Vi er glade for, at ministeren har givet tilsagn om at fremskynde den kortlægning. Vi ønsker at se en plan for, hvad det er for adgangsforhold, der skal forbedres, hvad det er for nogle elevatorer, hvad det er for nogle stationsforbedringer i det hele taget, hvad det er for nogle lifte, som skal forbedres, for at vi kan være sikre på, at vi ikke skal have en sådan beretning om vanskelighederne ved at komme frem i dette land, hvis man er gangbesværet, hvis man er handicappet, hvis man har været alvorligt syg, eller hvad nu pro-

blemet kan være, hvor man har brug for at kunne komme ind i et tog.

Vi hilser meget velkommen, hvis de ordførerindlæg, der har været, og hvis hr. Ikasts 1,5 mia. kr. er udtryk for, at der er en vilje, men vi ved det jo ikke endnu. Det afhænger af de forhandlinger, der ligger.

Vores signal til regeringen skal i hvert fald være det klare, at vi er enige med forslagsstillerne i, at der skal afsættes de nødvendige midler hen over en årrække, således at der kan laves en plan, således at vi kan være sikre på, at vi kan sige, at vi har en målsætning, og at den bliver opfyldt.

Hvis vi kan opnå det i forhandlingerne, så vil vi fra Enhedslistens side være godt tilfredse med det, og det vil i hvert fald være den melding til ministeren, vi kommer med på det her område.

Kl. 20.20

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke andet end være enig med forslagsstillerne i, at handicappedes adgang til togstationer og andre kollektive transportmuligheder skal gøres bedre.

Kristeligt Folkeparti har i vort eget finanslovudspil afsat 100 mio. kr. årlig til at forbedre handicappedes adgang til det offentlige rum, til gader, veje, pladser, private udearealer med offentlig adgang osv.

Vi mener, at uanset fysisk eller psykisk formåen skal borgerne i videst muligt omfang sikres lige muligheder for uddannelse, job, adgang til busser, tog, adgang til butikker, biblioteker m.v. De skal i det hele taget have mulighed for i videst muligt omfang at deltage i samfundslivet på lige fod med ikkehandicappede.

Vi ved, at p.t. er manglende fysisk tilgængelighed et meget stort problem for handicappede; ministeren nævnte en del initiativer, der er taget, men der er meget tilbage at gøre.

Forslagsstillerne nævner regeringens investeringsplan og også puljen til stationsmoderniseringer, støjbekæmpelse og forbedret funktionalitet, som var blevet sløjftet.

I bemærkningerne nævnes der også et statusnotat fra Trafikministeriet, nemlig Status over indsats til forbedring af tilgængelighed, og heri står der, at der er et påtrængende behov for modernisering af en række stationer, for at disse kan opfylde ønsket om god tilgængelighed for

alle rejsende; det drejer sig bl.a. om etablering af elevatorer, forbedring af perronbelægninger, bedre adgangsveje og ændrede perronhøjder, der er en forudsætning for en niveaufri indstigning i tog.

I regeringens handlingsplan for handicapområdet fra februar 2003 er der rigtig mange gode hensigter og pæne ord, men måske ikke så megen konkret handling, men Kristeligt Folkeparti vil naturligvis gerne være med i en forhandling om forbedringer på dette område.

Som det allerede er nævnt, er de fleste her i dag enige i, at de handicappedes forhold skal forbedres. Så lad os sammen vise vores handicappede medborgere, at vi tager dem alvorligt, og at vi ønsker dem med som aktive medspillere i det danske samfund.

Vi har bl.a. også i arbejdsmarkedsforliget taget forskellige initiativer til at inddrage de handicappede i arbejdslivet og på arbejdsmarkedet, men hvad hjælper det, hvis de ikke kan komme frem til de arbejdspladser, der gerne vil ansætte dem, og som de gerne selv vil arbejde på, fordi bus- og togstationer på vejen dertil er komplet utilgængelige for dem? Hvis der så ikke er mennesker, der kan hjælpe dem eller køre dem, ja, så må de opgive sagen. Det synes vi i Kristeligt Folkeparti er ærgerligt.

Lad os derfor for alvor signalere til de handicappede, at de er ønskede, at vi ønsker dem på arbejdspladserne, at vi ønsker dem som aktive medspillere i det danske samfund, at vi ikke kan undvære dem, og at vi derfor vil gøre det lettere for dem at komme og være medspillere. Vi vil sætte turbo på udviklingen og på arbejdet med at rydde forhindringerne af vejen for dem.

Lad os benytte anledningen, nu vi har et europæisk handicapår, til at gøre noget ved sagen. Vi ved, at i andre både europæiske og oversøiske lande er man langt længere fremme med hensyn til tilgængelighed for handicappede, end vi er i Danmark. Lad os ikke lulle os selv ind i den vildfarelse, at vi er langt fremme eller godt med, for det er vi ikke.

Derfor er beslutningsforslag nr. B 135 et godt forslag, som Kristeligt Folkeparti støtter.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg ville gerne starte med at takke for det, jeg synes har været en meget god og brugbar debat.

Jeg synes, det er en debat, som kan gøre en lidt forstemt, men også glad. Lidt forstemt bliver jeg, fordi jeg synes, det i og for sig er forstemmende, at regeringen ikke vil stå ved de nedskæringer, den foretager. En ting er, at vi har at gøre med en regering, hvor vi ved, at alle de andre ministre danser efter finansministeren i det hellige skattestops navn. Noget andet er, at man så ikke kan stille sig op og sige: Ja, vi har prioriteret de penge, fordi vi mener, at skattestopet er det værd. Det mener vi andre jo overhovedet ikke at det er.

Der er jo skåret ned på det her område, og jeg synes ikke, det er helt fair, at man så siger, at så må vi jo bare komme til forhandlingerne om trafikinvesteringsplanen, og så må man ønske mere handicapvenlige adgangsforhold, mere trafiksikkerhed og mere alt det andet, man har sparet inden for de 1.000 mio. kr., som man vil afsætte over 10 år.

Jeg synes, man må kalde en skovl for en skovl og en spade for en spade. Der er blevet sparet på de her områder, og det kan vi ikke være bekendt.

Kl. 20.25

Når jeg alligevel er glad, så er det jo, fordi debatten har vist, at vi har fået tilsagn fra vores trafikminister om, at han vil forsøge at fremskynde registreringen af problemets omfang. Det er jeg meget glad for og vil gerne kvittere for det. Vi har også fået konstateret, at der, hvis ikke der så er vilje til at sætte handling bag den registrering, måske vil kunne findes et alternativt flertal, der måske kan få regeringen på bedre tanker.

Når jeg synes, det er værd at hive denne gruppe og dette problem ud – det lå også lidt i ministerens svar, hvorfor nu lige hive dem her ud af vores investeringsplansforhandlinger – så skyldes det selvfølgelig, at det ikke kun handler om de 50.000 handicappede, der sidder i kørestol. Det handler også om 170.000 gangbesværede ældre, en gruppe, der vil vokse støt for hvert eneste år, der går. Hvis vi endelig skal kigge på alle dem, der benytter elevatorer og andre adgangsforhold, handler det også om de ca. 120.000 barnevognsbrugere og de 4 millioner cyklister, som også gerne vil benytte kollektiv transport, kunne komme op og ned ad ramper osv.

Så det her er et problem, som angår en meget bred del af den danske befolkning, og ikke bare et spørgsmål om en lille særgruppe, men først og fremmest er det selvfølgelig de handicappede, der i forvejen er dybt ramt i deres bevægel-

sesfrihed, som vi ikke kan være bekendt ikke at støtte.

Derfor en stor tak til Enhedslisten, SF og Kristeligt Folkeparti for den klare støtte. Det var jo Socialdemokratiet, De Radikale, Enhedslisten og SF, der i sin tid indgik forliget, hvor denne her pulje blev oprettet.

Jeg vil også gerne takke Socialdemokratiet for støtten og forsikre om, at pengene ikke kun skal gå til elevatorer, men skal gå i bredeste forstand til at sikre adgangen og funktionaliteten på stationen og andre kollektive trafikknudepunkter. Det er klart.

Så vil jeg gerne sige til Dansk Folkeparti: Mange tak for en meget velvillig behandling, og vi ser frem til i sensommeren at evaluere, hvordan det så er gået på området, og finde ud af, om vi skal finde sammen om et fælles finanslovsforslag, eller om der på det tidspunkt er dannet en bredere enighed. Det tilsagn forstod jeg kom fra Dansk Folkeparti, og det var jeg glad for.

Til hr. Kaj Ikast må jeg sige, at det aldrig er kedeligt at deltage i trafikpolitiske debatter med hr. Kaj Ikast, og man bliver altid klogere på historien i den danske trafikpolitik. Men jeg må så også sige, at uagtet den brede enighed om at investere – selvfølgelig skal nyinvesteringer altid være handicapvenlige – så hjælper det jo ikke på de gamle stationer. Man kan jonglere med 1 mia. kr. eller 1,5 mia. kr. og 5 stationer eller 10 stationer op og ned.

Jeg tror, at den registrering, vi nu vil få fremrykket, vil vise, at vi har et stort problem, og at de 50 mio. kr., som vi har skønnet over 5 år – og det medgiver jeg gerne er skønnet, fordi vi endnu ikke har den registrering – er lavt sat. Det kan

også være, vi så skal sige, at det skal strækkes ud over yderligere år, fordi vi ikke kan finde pengene her og nu, men i gang skal vi, og der skal være en plan. Det fornemmer jeg at der er et flertal for, og det er jeg glad for.

Med de ord vil jeg gerne takke for debatten og den gode tone.

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.

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 21. maj 2003, kl. 9.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 20.29