

endnu flere pendlere vil benytte disse tog. HT's indførelse af flere S-busser på tværs af S-togslinjerne styrker også denne indsats, både fordi S-busserne i sig selv er et fremskridt for mange, men også fordi de skaber en bedre sammenhæng mellem tog og busser.

Jernbanen mellem Hovedbanegården og Københavns Lufthavn og senere videre til Sverige betyder en klar styrkelse af den kollektive trafikbetjening i regionen, og samtidig bliver Amager og den indre del af København aflastet, når en meget stor del af både ansatte og passagerer vil vælge at tage toget til Københavns Lufthavn. Der er gået alt for lang tid, før vi har fået etableret den trafikforbindelse, og vi har jo set, at i andre storbyer fungerer sådanne forbindelser udmærket.

Endelig giver bybanen en klar styrkelse af trafikforbindelserne til og betjeningen af både den indre by og især Amager. Linjeføringerne og transportsystemerne kan man altid diskutere, for der vil altid være delte meninger om den sag. Men jeg er af den overbevisning, at vi har fundet en god løsning, der dels giver en god trafikbetjening for borgerne på Amager og dels sikrer en god trafikbetjening af de indre byområder og Ørestaden på Amager Fælled.

Jeg deler altså ikke udgangspunktet for SF's forespørgsel i dag, nemlig at der mangler sammenhæng i udbygningen af den kollektive trafik i København. Jeg synes, der i høj grad er både fornuft og sammenhæng i de beslutninger, der er truffet, men vi skal selvfølgelig sikre, at det også sker med den fornødne sammenhæng i fremtiden.

Derudover er det nødvendigt at overveje, hvilke investeringer der er behov for for yderligere at styrke den kollektive trafik i København. Jeg har tidligere nævnt fordelene med S-togene, og tilsvarende kunne man holde fast i, at bybanen skal færdiggøres så hurtigt som overhovedet muligt.

Endelig synes jeg, det er nogle spændende planer, både DSB og HT har lagt frem om at etablere en eller flere letbaneringlinjer for at forbinde fingrene i S-togs-systemet. En udvikling af bussystemet i regionen, bl.a. ved at bruge moderne informationsteknologi til at informere passagererne, kunne også være vejen frem.

På baggrund af de initiativer, jeg her har nævnt, på baggrund af de beslutninger, der er truffet, og med henvisning til henholdsvis finansministerens og trafikministerens udtalelser om fremgangsmåden ved licitationer og

økonomers vurderinger deler Socialdemokratiet fuldt og helt ministrenes opfattelse og ikke den mistillid, der fremgår af SF's forespørgsel. Men først og sidst: Det vigtigste er at slå fast, hvad der er gennemført, og hvad der bliver gennemført i den kommende tid. Jeg mener, der er foretaget væsentlige og nødvendige investeringer i den kollektive trafik i hovedstaden, og det er et af de ønsker, der meget længe har stået på ønskesedlen hos både københavnere og hos alle udefra, der enten gæster byen eller bruger den til daglig.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg synes, det var godt at høre fru Tove Lindbo Larsen forsikre, at alt det, der kommer, bliver noget godt, og jeg tror også, at meget af det bliver godt. Men jeg er stadig meget skeptisk med hensyn til, om tingene rent fysisk passer sammen. Minimetroen er ikke koblet sammen med resten af anlæggene, og vi har stadig ikke fået klarhed over, hvordan den skal fungere sammen med f.eks. Nærumbanen. Det bliver nogle meget isolerede projekter, og det er en skam, at vi ikke får noget, der virker. Det sjove i f.eks. Ørestadsprojektet var jo, at man helt frem til og med vedtagelsen og længe efter stort set regnede med letbanen, fordi den skulle kunne køre på S-banespor, men det har vi ingen sikkerhed for.

Der er to spørgsmål, jeg godt vil stille til fru Tove Lindbo Larsen, og det ene er, om hun vil være med til at sikre, at vi får en demokratisk kontrol. Jeg går ud fra, at fru Tove Lindbo Larsen lagde mærke til, hvem det var, der skulle kontrollere, at økonomien var i orden. Det var f.eks. London Docklands, hørte jeg, og jeg kunne da godt komme i tanker om nogle, der var bedre til det end London Docklands. Men selv om det var gode folk, synes jeg stadig, det er underligt, hvis vi ikke får det ud i åbenhed. Finansministeren sagde ganske vist ikke, at vi ikke fik det lagt frem, før der blev skrevet kontrakt, men jeg vil godt spørge fru Tove Lindbo Larsen, om hun har et forslag om, hvordan vi kan få en åben indsigt i, hvad det hele kommer til at koste.

Mit andet spørgsmål er lidt i forlængelse af det første: Hvis det nu bliver ravende dyrt, vil fru Tove Lindbo Larsen så være indstillet på, at det vigtigste er, at vi får en videreudbygning af den kollektive trafik, og ikke, at minimetroprojektet skal gennemføres for enhver pris? Og hvis det skal ske for enhver pris, vil man så også skaffe penge til f.eks. HT's nye projekt om let-