

som ikke fungerer sammen med resten, og som ikke løser resten af byens problemer, og som ikke løser de store kollektive problemer i det hele taget.

Det er ikke nok bare at sige, at vi har brug for en metro; vi skal se, hvordan den fungerer sammen med resten. Og en hel masse moderne byer laver netop sporvognsløsningerne, altså de hurtige sporvogne, fordi det er dér, man har den moderne og tiltrækkende model.

Men det er en anden diskussion. Det ville bare være spændende, hvis det lå i et åbent regi. Og der vil jeg godt bede Dansk Folkeparti slås lidt for, at vi ikke fortsætter i den her elendighed, som vi nu har døjet med siden 1994.

**Den fg. formand (Pia Gjellerup):**

Så er det ordførerrækken igen. Hr. Martin Lidegaard.

**Martin Lidegaard (RV):**

Som det vil være Folketinget bekendt, var Det Radikale Venstre jo ikke en del af det store Ørestadsforlig, og vi har som sådan heller ikke aktier i det og føler os forholdsvis frit stillet. Men til gengæld deltog vi jo i følgegruppen i forhold til metroprojektet, dengang vi var i regering, og det var ikke helt tilfældigt, at lige præcis denne del af den store pakke ville vi gerne være med til at følge. Det skyldes selvfølgelig, at vi helt basalt set forholder os positivt over for at skaffe god kollektiv trafik i hovedstaden.

Det er klart, at metroen er blevet – det må man medgive fru Margrete Auken – en del dyre, end det var forudsat, og den er også blevet forsinket. Men vi ser meget frem til åbningen den 19. oktober.

Hvis trafikprognoserne holder det, de lover, synes vi, der er store perspektiver i metroen i København. Det var også baggrunden for, at vi var med til at stemme for at bevilge 10 mio. kr. til en nærmere undersøgelse af en eventuel fjerde cityring, også fordi vi gerne vil være med til, når undersøgelsen kommer, at diskutere det.

Men jeg vil gerne herfra signalere, at før vi kaster os ud i en fjerde etape, ud i en cityring, er der i hvert fald to ting, som vi mener, at vi bør overveje meget, meget grundigt. Det første er, at vi i hvert fald ikke vil skrive under på en ny etape, før vi har set, hvordan det går med den første. Bliver den så stor en succes, som vi alle sammen håber den bliver? Vil den have op mod 120.000 daglige passagerer? I så fald mener vi, at der er et stort perspektiv i at gøre metroen end-

nu større. Og vel er det rigtigt, at vi i dag ikke kan få lovnin g på, hvor meget det vil blive sam-tænkt, cityringen i forhold til Etape 1, 2 og 3, men det er klart, at der selvfølgelig skal arbejdes på, at der er adgang de forskellige veje, om ikke vertikalt, så horisontalt i hvert fald. Selvfølgelig skal systemerne hænge sammen.

Men som sagt tror jeg, at alle partier bag metroen vil give mig ret i, at nu skal vi se første etape, inden vi kaster os ud i et stort milliardprojekt igen. Men det er jo sådan set bare sund fornuft.

Det andet – og det er nok så væsentligt – er: Hvem skal så forestå byggeriet? Og her må jeg sige, at jeg sådan set har meget stor forståelse for flere dele af det, der ligger i forslaget til vedtagelse fra SF og Enhedslisten. For det første er det klart, at vi har et problem med de offentlige selskaber, vi laver. Jeg ved, at statsministeren selv nævnte det på sit pressemøde her for halvanden uge siden: Hvad gør vi med aktindsigt? Hvad gør vi med den – kan man sige – demokratiske kontrol? Vi kommer tilbage til det senere på dagen i dag. Principielt set mener jeg, vi bør have en debat om det.

Kl. 19.05

Derudover er det jo også rigtigt, at sammenhængen med resten af trafikken i København er helt afgørende, herunder de andre former for kollektiv trafik, hvilket kunne tilsige – hvilket De Radikale er stor tilhænger af – måske at samle flere trafikbeslutninger inden for hovedstadsområdet i f.eks. Hovedstadens Udviklingsråd, som vil sikre den koordinering.

Derfor har vi altså ikke pr. definition sagt, at det er Ørestadsselskabet, der også skal forestå udmøntningen af en ny cityring. Det var ikke det, der lå i den beslutning om at bevilge 10 mio. kr., hvor vi selvfølgelig skal benytte os af Ørestadsselskabets ekspertise i de undersøgelser, andet ville være helt dumt, men dermed er det jo ikke sagt, at det nødvendigvis er dem, der skal forestå udmøntningen af en eventuel fjerde etape. Dermed er det jo heller ikke sagt, at det ikke er.

Derfor kan vi ikke støtte SF's og Enhedslistens forslag til vedtagelse, for vi vil ikke på nuværende tidspunkt lægge os fast på hvem og hvordan og hvorledes. Men jeg vil bare gerne udtrykke meget klart, at jeg heller ikke føler, at vi har bundet os til, at det skal være Ørestadsselskabet.

Der er meget, der taler for, at man måske flyttede den del af Ørestadsselskabet ind under