

Når der skal træffes beslutning om infrastrukturprojekter af den størrelse, som et metroprojekt jo er, kræves der modige politikere, og jeg synes rent faktisk, det var modigt, at man tilbage i starten af 1990'erne sagde: Lad os få en metro i København – vel vidende at vi er 50-80 år bagud i forhold til andre lande.

Hvorfor kræves der modige politikere? Jo, det er sådan set, fordi infrastrukturprojekter af denne størrelse tager tid, og når noget tager tid, er der altid en risiko for, at man har truffet beslutningen for sent. Jeg synes, det er nødvendigt, at vi som politikere tør have visioner for udviklingen af hovedstadsområdet, herunder muligheden for udvidelse af metrosystemet med en cityring, for det vil være et yderligere skridt i den rigtige retning, når det gælder om at sikre et fornuftigt kollektivt transportsystem, som hurtigt, nemt og bekvemt kan transportere store mængder passagerer gennem byen.

Jeg vil også lige knytte et par enkelte kommentarer til de mange avis skrivelser, som har været om metroprojektet de seneste år. Jeg synes faktisk, at metroprojektet og Ørestadsselskabet har været forfulgt, nogle gange med rette, men andre gange med urette. Metroen kører i dag med en regularitet på 95 pct., og det er faktisk væsentlig bedre, end mange af dem, der tager Kystbanen eller S-toget hver dag, oplever. Men det hører vi bare ikke om, for hvorfor skrive en god historie? Den får ikke nogen spaltmillimeter, medmindre der er en enkelt dag, hvor metroen ikke kører. Vi har utallige passagerer, som faktisk nyder muligheden for at kunne skifte fra metro til S-tog og regionaltog på Nørreport Station, men det hører vi ikke om. Til gengæld kan alle vist huske de utallige spøgeshistorier, som var en del af historien om indretningen på Nørreport Station.

Jeg synes faktisk, vi bør give den københavnske metro den cadeau, som den fortjener, og jeg synes, vi skal holde fast i, at vi som politikere selvfølgelig skal følge med i og have styring af den økonomi, som ligger bag. Men samtidig skal vi også følge med i, hvordan det i øvrigt går med metroen – kører den, som den skal? Hvis det ikke går, som det skal, skal fejlene selvfølgelig rettes med det samme. Det er Ørestadsselskabets ansvar at få driften til at fungere, og sådan vil det det også være i fremtiden.

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Der er indtil flere spørgsmål, og vi starter med fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi er uenige om, hvordan en dejlig by skal se ud. Fru Gitte Lillelund Bech elsker biler på kryds og tværs, sådan som det er i Paris og Madrid osv., og jeg elsker altså byer som Wien, Strasbourg osv. Men det er vi jo meget uenige om, så det skal vi ikke diskutere.

Kl. 15.30

Det, jeg godt vil spørge fru Gitte Lillelund Bech om, er, om hun er enig med Bent Larsen, formand for HUR's trafikudvalg, som i modsætning til fru Gitte Lillelund Bech siger – der er vi selvfølgelig ikke helt enige – at det er metroen, der er med til at fjerne grundlaget for busserne. Hvis man oven i købet bygger metrocityringen, går det fuldstændig galt. I år kostede det 160 mio. kr. for HUR, og det er hele HUR, der betaler. Det er ikke bare folk på Amager og folk i Vanløse.

Nu sagde fru Gitte Lillelund Bech: hver eneste københavner. Jeg ved ikke rigtig, hvem det er, hun taler om, når hun siger hver eneste københavner. Jeg kender altså ret mange københavnere, der kun har haft ulempe af den.

Men jeg vil godt spørge fru Gitte Lillelund Bech: Er hun indstillet på at sætte de penge af? For hvis vi sætter yderligere 15 mia. kr. af til en til, skal der fordobles med tilskud til busserne, for at vi overhovedet har busserne.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Først vil jeg lige sige til fru Margrete Auken, som skyder mig i skoene, at jeg elsker biler: Nej, fru Margrete Auken, jeg elsker frihed. Jeg elsker frihed til selv at kunne vælge, om jeg vil køre i min bil, om jeg vil tage metroen, om jeg vil tage min cykel, om jeg vil tage bussen. Den frihed den vil jeg gerne have, og den vil jeg beholde.

Med hensyn til om metroen fjerner grundlaget for busserne, vil jeg sige, at det jo har været kendt siden 1992, da Ørestadsselskabet blev lavet, hvor dele af metroforingerne ville være. Det vil sige, at hele trafikplanlægningen inden for HUR altså har været kendt, og det har været kendt, at der ville være strækninger, hvor metroen kom til at køre med den hyppighed, som metrotogene netop kører med, og derved ville den fjerne grundlaget for nogle af busserne.

Nu er busserne det, som er det fleksible instrument, qua at metroen jo kører på skinner. Derfor er det naturligt, at man omlægger buslinjerne, når der kommer nye spillere på markedet.