

Det ser jeg som værende helt naturligt, og derfor vil jeg sige, at det godt kan være, at hr. Bent Larsen har sagt, at metroen fjerner grundlaget for busserne, men det har jo været en præmis, der har været kendt siden 1992.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg går ikke ud fra, at det har været kendt siden 1992, at det også skulle gå ud over alle de andre, at man f.eks. skulle gå fra halvtimesdrift til heltimesdrift i Hundested. Der er jo ikke bare tale om, at man har dølet de busser, hvor metroen kører, det er en naturlighed, men man har undergravet alle de andre også.

Nu ved jeg ikke, hvor meget fru Gitte Lillelund Bech kører i bus. Jeg kører faktisk ret meget, og jeg kan fortælle, at nu er der myldretids-trafik, om jeg så må sige, i en eftermiddagsbus søndag eftermiddag på linje 2A, fordi der er kommet meget færre. Der har været 10 pct.s nedskæringer af dem, og nu her til efteråret kommer yderligere reduktioner, som ikke bare følger metroringen, metroruten, men alle mulige andre steder også, fordi den tager penge. Man har jo ikke villet give nye penge, tværtimod.

Så det er hver eneste gang – altså 160 mio. kr. Det er ikke de der ruter, som fru Gitte Lillelund Bech tænker på, som man selvfølgelig har haft der, det er alle de andre. Og der var mit spørgsmål, om den frihed, fru Gitte Lillelund besang, skal være alle til del, sådan at de, der kun kan bruge bus og cykel osv., skal have frie vilkår. Det vil sige, at de skal have gode busser, selv om det koster det tredobbelte.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg mener, at når man har et amtsligt eller et regionalt trafikselskab eller et trafikselskab som HUR og hele busdriften i HUR, så er det sundt, at man hele tiden udvikler sin forretning. Jeg kunne godt forestille mig, at HUR rent faktisk kunne lære noget af det, vi ser i Nordjylland, hvor man koordinerer. I Nordjylland koordinerer man amtets taxakørsel med muligheden for at transportere helt almindelige borgere, som har behov for at blive transporteret fra a til b og derved have den frihed, at man ikke er afhængig af en bus.

Jeg har en opfordring til HUR, og det har jeg diskuteret med Bent Larsen: Jeg synes sådan set, man måske kunne lære lidt af, hvad man gør i VAFT, hvad man gør oppe i Nordjylland, for det

kunne man faktisk også godt implementere i HUR. Det ville lige præcis give den frihed, som fru Margrete Auken efterspørger for lille fru Larsen, som sidder i Hundested, og som er ked af, at hendes bus er forsvundet.

Hvis det var sådan, så hun 2 timer i forvejen kunne sige, at jeg har altså behov for at blive kørt fra a til b, og så kan jeg blive det og betale det, der svarer til en almindelig busbillet, så synes jeg faktisk, det er en større frihed, end at fru Larsen oppe i Hundested slet ingen bus har.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu handler den her forespørgsel jo om metroens økonomi, og her har både ministeren og Venstres ordfører sammenlignet lånerammen med en kassekredit og gjort meget ud af, at bare fordi man hæver den, behøver der ikke være noget galt med økonomien inde i selskabet, og at man jo ikke skal hæfte sig så meget ved dette ene tal.

Jeg tror nok, de fleste af os, der har en kassekredit, ikke er helt ligeglade med, hvor højt loftet er, og især ikke om loftet rammes. Hvorfor ikke det? Fordi det jo afhænger af, hvor lang tilbagebetalingstiden er.

Derfor er mit helt enkle spørgsmål til fru Gitte Lillelund Bech: Er der en øvre grænse for, hvor langt Venstre vil tillade tilbagebetalingstiden på metroens lån? Eksisterer der sådan en grænse, eller kan man forestille sig, at Venstre godkender, hvis man sammenlægger tallene? I det brev, der var sendt til Trafikministeriet, kommer vi altså op på en samlet tilbagebetalingstid på 56 år i værst tænkelige tilfælde. Er det bare i orden? Er 100 år i orden? Eksisterer der en grænse, og hvor ligger den?

Kl. 15.35

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg kan sige det meget klart: Venstres folketingsgruppe har ikke besluttet, at der er en bestemt grænse, som hedder så og så mange år, for der er jo mange ting, der har indflydelse på, hvordan sådan en grænse er. Der er eksempelvis renteniveauet. Derudover er der de uforudsete udgifter.

Jeg synes, det er værd at notere sig, hvor længe sådan en metro kan leve, eller hvilken afskrivning man har på den. Hvis vi sammenligner med broprojekterne, så forventer man faktisk, at Storebæltsbroen kan leve 100 år. Derfor kan man godt tilbagebetale den hurtigere. Der-