

stemet, at den bare bliver solgt til en masse plat, sådan som vi har set med Fisketorvet og andre ting?

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

Jeg har ikke nogen grumme forventninger om, at man vil handle uansvarligt med hensyn til Christians Brygge. Jeg har en klar forventning om, at man selvfølgelig sørger for at få ordnet tingene på den bedst mulige måde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til fru Helle Sjelle, og så er det hr. Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Vi behandler i dag en sag, som for længe siden har overskredet både den sunde fornuft og normal politisk praksis i den måde, sagen behandles på. Dels kommer man hurtigt ud i en skyttegravskrig og diskuterer sagen, dels bliver der brugt ret insinuerende og hårde ord, men det gør jo også debatten skarpere og mere spændende.

Efter hr. Poul Andersens påstand om, hvad Det Radikale Venstre mener og ikke mener om metroen, vil jeg godt starte med at sige, at vi ønsker at styrke den kollektive trafik i København. Vi konstaterer, at der er skudt 13-15 mia. kr. ekstra i den kollektive trafik i form af metroen de sidste 10 år, uden at det har givet en fremgang i passagertallet i den kollektive trafik af nævneværdig betydning. Det bekymrer os, og det er derfor, vi tillader os at sige, at inden der investeres flere penge i både den nuværende og den fremtidige metro, synes vi, det vil være fornuftigt at lave en samlet planlægning for den kollektive trafik i København, hvor vi sikrer fødelinjerne til metroen – både den igangværende og en eventuel kommende – og undersøger letbanen, især letbanen mellem Lyngby og Ishøj. Vi skal kort sagt undersøge alle alternativerne, så vi er sikre på, at vi ikke laver en ny investering, som ikke er tænkt godt nok igennem og derfor ikke gavner den kollektive trafik samlet set.

Kl. 16.50

Det er umuligt at være imod en velfungerende metro. Det er et dejligt system, men man kommer ikke uden om at foretage en samlet prioritering, og det gør vi jo alle sammen: I hvilken rækkefølge skal tingene ske, hvordan skal de hænge sammen?

Det er selvfølgelig allerrarest at have en metro, der fungerer, for så får man glæde af den, og derfor synes jeg ikke, der er nogen grund til at blive så åbenlyst fornærmet, som flere af ordførerne har været i dag, over, at vi tager fat på økonomien. Økonomien er jo, når det kommer til stykket, det, der skal ligge til grund for fremtidens kollektive trafik i København, og de beslutninger, vi træffer for den nuværende metro, får afsmittende effekt på resten af den kollektive trafik. Derfor synes jeg, vi skylder både københavnere og os selv at sikre, at metroen fungerer, men også at dens økonomi ikke bliver så stort et dræn i vores kasser, at den lægger sig i vejen for resten af den kollektive trafik.

Vi er enormt glade for det forslag til vedtagelse, der kan samle Folketinget så bredt. Det viser, at der faktisk er vilje her i Folketinget til at søge en løsning og ikke bare være ukonstruktive, men gerne lægger op til, at en bred kommission skal undersøge tingene og komme med svar. Ministeren har kastet en bold i luften om en reorganisering, og det synes jeg er spændende. Lad os få et bud på det.

Jeg har tre spørgsmål til ministeren i den forbindelse, som jeg håber han vil svare på. Det ene er, om ministeren har gjort sig nogen overvejelser om, hvor gælden i det nuværende selskab skal placeres, specielt om ministeren har forestillet sig et selskab, der skal tage sig af driften, og et, der skal tage sig af salget af grundene: Hvor skal gælden så placeres? Når jeg spørger, skyldes det, at jeg ikke håber, at man, om jeg så må sige, har i sinde at tørre noget af gælden af på det selskab, hvor man f.eks. lægger driften ind under DSB eller HUR eller en tredje konstruktion, for så vil det nemlig komme til at gå ud over anden kollektiv trafik. Det ved jeg ikke om ministeren kan uddybe en smule.

Så har jeg et helt konkret spørgsmål, som jeg ikke har haft lejlighed til at undersøge. Det er muligt, svaret står et sted, men kan ministeren oplyse noget om den krone, der spøges i forbindelse med lånerammen i det brev, vi fik tilsendt, og som fru Gitte Lillelund Bech var inde på også er med i den takst, som er forudsat i langtidsbudgettet? Er det sådan, at hvis den bliver 1 kr. lavere, betyder det 15 års forlængelse af lånetiden? Hvad er forudsat i langtidsbudgettet i forhold til det, der i dag er gældende i HUR? Hvad er forholdet mellem de to ting? Det har vi ikke kunnet finde ud af i vores gravearbejde.

Det tredje, jeg vil spørge ministeren om, er det samme, som jeg har spurgt andre om, nem-