

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu kan det godt være, at det måske gik lidt stærkt med min ordførertale, for hr. Keld Albrechtsen hørte faktisk ikke, hvad det var, jeg sagde. Det, jeg sagde, var, at metrocityringen lige præcis får transporteret alle de her folk, som vi forventer vil bruge den, 250.000 passagerer dagligt, rundt i kommunen, mens vi ønsker at afhjælpe trængselsproblematikken på vejnettet til og fra Københavns Kommune, som vi ved, der er allerede i dag, ved hjælp af motorvejsudbygningen. Men vi har ikke lavet den kobling, der hedder, at vi udvider motorvejen, for at vi kan få flere biler ind, sådan at de i øvrigt kan køre rundt med cityringen. Det er ikke den kobling, vi laver fra Venstres side.

Vores vision for, hvad man skal gøre i Københavnsområdet, er lige præcis at sætte borgerne fri. Vi ønsker, at borgerne selv kan vælge, om de vil tage bilen eller toget eller bussen eller cyklen eller gåbenene på arbejde, eller hvor de nu ellers skal hen.

Hvis der derfor er folk, der ønsker at køre i bil til og fra Københavns Kommune, hvad vi ser, der er i dag, fordi der er trængselsproblemer på motorvejsnettet, så gør vi noget for at afhjælpe det. Men samtidig mener vi også med hensyn til det kollektive, at vi inden for Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune kan forbedre den kollektive trafikbetjening væsentligt, hvis vi laver en metrocityring.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg er ikke i tvivl om, at man inden for cityringens område kan få meget store fordele ved at have sådan en cityring, men det spørgsmål, som jeg kredser om, er, hvad det egentlig er, fru Gitte Lillelund Bech forestiller sig skal ske med den trafik, som absolut skal køre i bil, for jeg kan forstå, at Venstres alternativ til det her spørgsmål om betalingsssystemet åbenbart er at bygge nogle flere motorveje helt ind til cityringstationerne.

Hvis det ikke er det, så er der jo ingen logik i det, fru Gitte Lillelund Bech siger. Det hænger jo ikke sammen, medmindre man vil bygge motorveje helt ind og forbinde disse motorveje med parkeringshuse ved cityringen. Ellers må fru Gitte Lillelund Bech jo erkende, at hendes trafikpolitiske synspunkter ikke hænger sammen. Det håber jeg hun selv kan se, for ellers er det jo bare, at man pumper biler ind fra motorvejene på

et vejnet, der ikke kan rumme flere biler. Det ved vi jo.

Derfor hænger det ganske enkelt ikke sammen. Det er derfor, det underer mig. Men hvis fru Gitte Lillelund Bech ikke kan besvare det nu, og det tvivler jeg på hun kan, så vil jeg efterfølgende i udvalget bede trafikministeren skitsere, hvad det kan være for et trafiksystem, Venstre og Konservative forestiller sig.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Albrechtsen overtræder meget sin taletid.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Undskyld, hr. formand, undskyld.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg tager imod.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu er det jo tilfældigvis således, at jeg godt kan svare på spørgsmålet, for det er sådan, at vi allerede i dag har en trængselsproblematik på motorvejsnettet til og fra København, og det er derfor, vi ønsker at udvide det net, så alle de biler, som i dag holder i kø, kø, kø, kø, kø, ikke længe skal holde i kø, kø, kø, kø, kø, kø, derfor udvider vi motorvejsnettet.

De biler kommer ind til København allerede nu, de kommer bare i meget, meget, meget langsomt tempo, og derfor ønsker vi at udvide motorvejsnettet. Det har intet at gøre med, at de skal ind og parkere ved cityringen. Den kobling laver jeg ikke på nogen måde. Det er hr. Keld Albrechtsen, der laver den kobling, og det er altså en misforståelse, at vi udbygger motorvejsnettet, for at de kan køre ind og parkere ved cityringen. De to ting hænger ikke sammen. Det gør de ikke.

Derudover kan vi se med de eksisterende metrotrækninger, som vi har allerede i dag, at det ikke er den store overflytning, der er fra privatbilismen og over i metroen. Men de, der bruger metroen, er dem, som ellers ville have brugt busser, dem, der ellers ville have cyklet, dem, der ellers ville have gået. Derfor er det i højere grad set med mine briller sådan, at vi med metroen stiller et kollektivt trafiksystem til rådighed, som fungerer under jorden, og som er væsentlig bedre sammenhængende, end busdriften eksempelvis har været i København.