

den, da Enghave Station ligger lige i nærheden af det planlagte byggeri. Men nu skal vi have lavet en undersøgelse, og så må vi tage diskussionen derfra.

Vi håber ikke, at det bliver sidste gang, vi skal stå her i Folketinget og behandle et forslag til anlægslov om udvidelse af metroen. Vi Konservative ønsker endnu mere metro, så vi kan få løftet den kollektive transport op på et endnu højere niveau og gjort det lettere at stille bilen og bruge metroen. Så vi har store forventninger til, at der vil ske en yderligere udbygning af metroen, og at vi vil se en endnu større forgrening.

Vi vil også gerne nævne her, at det er vigtigt i den sammenhæng at sørge for, at der er andre gode transportkilder til metrostationerne, sådan at man kan komme til en metrostation, men også komme videre på sin rejse derfra. Og derfor ønsker vi også, der bliver sat fokus på en mere overordnet planlægning.

Men det her er altså første skridt til at få udviklet metroen og dermed gjort den endnu mere attraktiv, og vi Konservative kan støtte forslaget fuldt ud.

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det hr. Poul Erik Christensen som ordfører.

Poul Erik Christensen (RV):

I den radikale ordførers fravær skal jeg læse dennes ordførertale.

Det er et stort projekt, som Folketinget sætter gang i med dette lovforslag – så stort, at alle partier skylder sig selv og deres vælgere at gå til værks med grundighed og forsigtighed i vurderingerne af både anlæg, økonomi og organisering. Der skal imidlertid ikke herske tvivl om, at Det Radikale Venstre ser store muligheder i at udbygge metroen i København, og vi skal derfor som forligspartner gå positivt ind i det kommende lovarbejde. Transportsektoren skal bidrage til løsningen af de alvorlige klimaproblemer, og den kollektive trafik skal styrkes, hvis det skal lykkes.

Hvis den nye metro skal blive en succes og gerne en betydelig større succes end de første tre etaper, kræver det imidlertid også en konstruktiv, kritisk politisk behandling. Nogle gange opnår trafikprojekter af denne kaliber sin egen inert, hvor processen bliver så tung og selvbeholdende, at det er næsten umuligt at ændre indlysende mangler, fordi man med vold og magt vil gennemføre projektet i forhold til en be-

stemt tidsplan og et bestemt politisk kompromis. Det Radikale Venstre ønsker at stå som garant for, at vi i behandlingen af dette forslag får en åben og saglig drøftelse af alle problemerne undervejs, og at vi ændrer projektet, hvis det viser sig nødvendigt.

Mest afgørende er det, at vi får den nye OTM-model på bordet og får lavet kørsler, der kan give os et seriøst fingerpeg om, hvor vi står med hensyn til passagerantal, både i forhold til den gamle metro og i forhold til Cityringen. Det er helt afgørende for Det Radikale Venstre, at vi ikke igen havner i en situation, hvor vi får under halvdel af de passagerer, som vi troede var helt afgørende, men at de 15 mia. kr., vi skyder i metroen, fører til væsentlig flere passagerer i den kollektive trafik, i modsætning til hvad vi har oplevet med de første etaper af metroen.

Kl. 10.55

Det er præcis også grunden til, at vi Radikale under forhandlingerne lagde vægt på, at vi allerede i år får en samlet trafikplan for Sjælland, så vi netop kan sikre fødelinjerne til metroen og sikre en sammenhæng i trafikinvesteringerne.

Hvis det virkelig skulle vise sig, som flere rygter i pressen har antydnet, at den nye OTM-model ligger 30 til 50 pct. under den passagerprognose, vi havde, da vi indgik aftalen, er det efter vores opfattelse en meget alvorlig situation, der kræver nye økonomiske beregninger og nye forhandlinger om en ny metroaftale. For selvfølgelig kan vi forlænge tilbagebetalingsfristen nogle år, og selvfølgelig kan Københavns Havn ad åre opskrives i værdi, men hvis vi kun kan forvente halvdel af de passagerer, vi troede, så er det et alvorligt usundhedstegn for projektet, og så bliver vi nødt til at kigge grundigt på, hvordan vi kan få flere passagerer, også selv om det måtte betyde en forsinkelse af projektet.

Vi bliver også nødt til at kigge på, om vi kunne få endnu flere passagerer ved at bruge de mange penge på en anden måde i den kollektive trafik. For selv om det sikkert godt kan lade sig gøre at bygge en metro, der kan hænge sammen økonomisk uden nogen passagerer overhovedet, så er det altså for passagerernes skyld, at vi bygger den.

Vi tror fra radikal side, at det meget vel kan vise sig, at en forudsætning for at kunne bygge metro med mening er massive og offensive investeringer i forbedringer af jernbanetrafikken til og fra København, bedre koordination med busser og måske også udbygning med letbane i Ring 3 eller 4. Ellers fremstår den kollektive tra-