

En helhedsplan kunne jo f.eks. gøre noget i forhold til at få et effektivt kollektivt trafiksystem for dem, der kan bruge det. For der mangler jo fødelinjer, som kan give flere mulighed for at bruge metroen. Sådan som metroen ligger nu, er der meget få bilister, som vil skifte bilen ud til fordel for metroen, fordi metroen allerede kører i midten af byen. Jeg har set tal på omkring 1 pct., det er meget små tal, vi snakker om.

Det kan godt være, at der bliver fjernet nogle buspassagerer med metroen, det er meget muligt, men hvad med bilpendlerne? Det er jo biltrafikken, som vi for alvor skal gøre noget ved i en by som København. Og hvis ikke der ligger nogen fødelinjer fra forstæderne og ind til midtbyen, har man heller ikke løst en del af trafikproblemet i forhold til Københavns omegn.

Som det ligger nu, må man sige, at hvis ikke der kommer mere end metroen, hvis man kun holder sig til metroen og ikke tænker i en helhedsplan allerede nu i forhold til at få fødelinjer, så løser man ikke de problemer, der er med den stigende biltrafik, som er uden om København, og den eksisterende meget store trafik, som er i byen.

Man kan også være bange for, at det vil komme til at gå ud over det busudbud, der er i dag. For det er klart, at der skal ske en regulering af, hvor mange busser der kører, hvor de kører, og hvordan de kører, og der kan man jo godt forestille sig, at selv om man laver en flot metro, en god metro, som er en god trafikinvestering, vil det gå væsentligt ud over bustrafikken og dermed de mere fleksible linjer, som f.eks. kan samle ældre mennesker op eller mennesker, der ikke lige befinder sig på hovedfærdselsårerne i København.

Jeg vil også sige, at der ikke er lavet en ordentlig vurdering af, hvad de egentlige anlægsinvesteringer bliver. Det er for mig ret tydeligt, at vi sagtens kan få et scenarie, som hedder, at vi får en gentagelse af sidst med en gæld, der bare vokser og vokser og vokser, en gæld, som ikke er finansieret.

Passagerprognoserne – og nu skal jeg nok til at slutte, for jeg kan se, at formanden rejser sig op – er efter al sandsynlighed sat alt for højt. Man bygger grundlæggende på samme system som for den eksisterende metro, som kun har halvdelen af de passagerer, der oprindeligt er forudsat, og dermed har man heller ikke de indtægter til at dække gælden, som er forudsat.

Jeg glæder mig meget til mødet med transport- og energiministeren i morgen. Der er jeg

sikker på at jeg kan blive meget klogere. Men i forlængelse af det, hr. Poul Henrik Hedeboe har sagt, vil jeg sige, at jeg synes, der er mange kritikpunkter, mange problemer i det her lovfor-slag.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministeren, som vi vist kan nå, inden vi holder frokostpause.

#### **Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne takke ordførerne for deres indlæg og modtagelse af lovforslaget. Jeg har hørt nogle, der har sagt, at de var meget glade for at være med i forliget, og at det er et dejligt og et godt forlig.

Skal jeg sådan være helt ærlig – og det er en god idé for en minister at være – så synes jeg, det her er en jubeldag. Jeg synes simpelt hen, den 2. februar 2006 er en historisk dag. Vi vedtager med et flertal, som i hvert fald er 90 pct. af Folketingets medlemmer, et enestående projekt, hvor vi altså investerer i hvert fald 15 mia. kr. i en Metrocityring, som er med til at løfte, som hr. Hækkerup sagde det, hovedstaden op til at være en, ja, i virkeligheden tør jeg bruge ordet metropol, virkelig en storby, og det er noget, som er en storby værdigt. Det synes jeg vi skal starte med at glæde os over, det har vi lov til.

Så er der spørgsmålet om forliget, der er lavet, hvem der kan være med i det. Der har jeg den principielle indstilling med hensyn til disse meget store forlig, der strækker sig over meget lang tid, at der er det godt – ikke alene for Folketinget, men også for de kommuner, som vi jo ikke skal glemme tager en stor del af slæbet, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune – at der er så bredt et flertal som muligt, og det er jeg taknemlig for.

Kl. 12.05

Jeg har sagt til hr. Poul Henrik Hedeboe, at en uges tid – som hr. Hedeboe bekræftede at det drejede sig om – synes jeg det er rimeligt at give SF for at gøre sig deres stilling klart. Jeg kender godt SF's fortid, hvad metro angår; jeg kan næsten se billedet på væggen i SF's gruppe lokale for mig. Jeg vil ikke sige, hvem det er, der sidder der med løftet pegefingert og utvivlsomt åben mund – og det forstår jeg godt.

Men jeg gør så også opmærksom på, at vi taler om en investering og et projekt, som man også om 100 år vil tale om i København: Det var