

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal samtidig oplyse, at hvis der fremsættes forslag om motiveret dagsorden til forespørgsel nr. F 48, vil afstemninger om et eller flere sådanne forslag blive udsat til Tingets næste møde, tirsdag den 7. maj 1996.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.02

Mødet genoptages kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Forespørgsel nr. F 48:

Forespørgsel til finansministeren og trafikministeren:

»Hvilke initiativer vil regeringen tage for at sikre en sammenhængende planlægning af hovedstadens kollektive trafikudbygning, herunder betjeningen af det centrale Amager, at sikre offentlighed om beslutningsgrundlaget, inden beslutningerne tages, samt demokrati i beslutningsprocessen og at sikre åben og gennemsigtige licitationer og uvildig økonomisk kontrol af projekternes forudsætninger og gennemførelse, herunder af minimetroprojekterne?«

Af Margrete Auken (SF) og Steen Gade (SF). (Forespørgslen anmeldt 16/4 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 23/4 96).

Begrundelse**Margrete Auken (SF):**

At Københavns kollektive trafiksystem har det svært, har længe været kendt, og talrige tilkendegivelser fra næsten alle politiske partier har

også givet næring til håbet om, at det snart bliver bedre, og at staten nu for alvor vil investere i Københavns trafik.

Hvis København skulle have det samme til sin trafik pr. indbygger som det, f.eks. Nordjylland har fået, så det meget lyst ud. Men hittid har der været en afgrund mellem de smukke ord og virkeligheden.

Der har været mange planer, også planer om sammenhæng i trafikudbygningen. Faktisk troede en del af os, at HT's plan fra 1992 var sandheden nærmest, ikke bare i kvalitet, men også i virkeliggørelse.

Hvad der har truet den, er først og fremmest de alt for mange myndigheder, der har trafikplanlægningskompetence i hovedstaden. At der er mange, betyder nemlig ikke, at det, der foregår, bliver tilsvarende mere kompetent – tværtimod.

Men vi troede alligevel, at det ville lykkes denne gang. I hvert fald regnede de fleste vel med, at den ulyksalige beslutning om Ørestaden og dens banesystem i det mindste ville blive koordineret med resten af trafiksystemet i København, ligesom man vel også tog det som en selvfølge, at en af de mest presserende opgaver: betjeningen af Amagers trafikbelastede områder, vil få højeste prioritet.

Mange blev derfor forbløffede, da man i huj og hast, og uden at de andre parter var ordentligt informeret, traf beslutning om minimetroen. Det var uden sammenhæng, Amagers problemer var stadig ikke løst, og det var umuligt for offentligheden at få indseende med, hvad der foregik, skønt alle de penge, der skal bruges, er offentlighedens. Og meget tyder på, at økonomien braser sammen.

Finansministeren virker ikke, som om det er hans ansvar, selv om det altså er hans, idet det altså er vores penge, der skal bruges. Og hverken det trafikmæssige eller det økonomiske synes nødvendigvis at vedkomme ham, selv om det altså nu helt sorterer under ham. Det er alt sammen vældig betryggende!

I SF gør vi os ikke mange illusioner om, at det bliver meget bedre på disse punkter i dag, men vi har stadig væk så meget tillid til andre i Folketinget, at vi alligevel regner med, at vi kan nå frem til i det mindste at sikre os og offentligheden, at pengene ikke bindes til dette tvivlsomme projekt, før man har haft lejlighed til at kontrollere økonomien i det.

Når direktøren selv tilkendegiver, at hun ikke kan garantere, at budgettet holder, er det altså

ikke beroligelse nok, at ministeren siger, at det ikke gør noget, bare økonomien er robust. Hvad er »robust«? Er det et stort, robust drænrør lige ned i statskassen?

Men jeg er muligvis hamrende uretfærdig over for både ministeren og Ørestadsselskabet. Måske vil de om lidt love, at der selvfølgelig bliver mulighed for at gennemgå alt åbent og uvildigt og med tilstrækkelig tid, inden der skrives kontrakt, så man i hvert fald får styr på økonomidelen af minimetroprojektet, og måske får vi oven i købet ministeren til at fortælle os noget om fremtidsplanerne for resten af den kollektive trafik, om, hvordan vi får en samlet planlægnings- og ledelsesstruktur for hovedstadens trafik, og hvordan vi fra nu af ikke mere skal komme til at opleve, at offentligheden holdes uden for oplysning om og kontrol med sine egne store, dyre og strukturbindende projekter.

Besvarelse

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Da forespørgslen både er til trafikministeren og til finansministeren, skal jeg så kort som muligt, men alligevel uddybende, redegøre for forholdene og sammenhængen i planlægningen af den kollektive trafik i hovedstaden.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet varetages af HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, og DSB, Ørestadsselskabet og privatbanerne.

I henhold til HT-loven indgår trafikselskaberne i et takstfællesskab, hvor HT efter høringer fastsætter taksterne. Indtægterne fordeles mellem de kollektive trafikselskaber på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Organiseringen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet indebærer et behov for koordination mellem trafikselskaberne, især mellem HT og DSB. Behovet for koordination og samarbejde realiseres via overenskomster og aftaler samt en række samarbejdsorganer.

Ifølge HT-loven skal HT i samarbejde med DSB og Ørestadsselskabet udarbejde en samlet plan for den kollektive persontrafik. Planen skal angive retningslinjer for anlæg, linjeføring, kørselsomfang og kørselsplanlægning for den kollektive trafik. Og den kollektive trafikplanlægning skal koordineres med regionplanlægningen.

Den gældende kollektive trafikplan er således grundlag for DSB's, HT's og de øvrige trafikselskabers tilrettelæggelse af hovedstadsområdets kollektive trafik.

Trafikplanen er en tilkendegivelse over for regionplanmyndighederne og kommunerne af, hvilke konkrete ændringer i den kollektive trafik der planlægges for de kommende år. Planen angiver også, hvilke forventninger der fra DSB's og HT's side stilles til kommunernes og amtskommunernes aktive medvirken ved opbygningen af en effektiv kollektiv trafik.

Den seneste kollektive trafikplan, kaldet »Kollektiv Trafikplan 1993«, indeholder kvalitetsmål og principper for den kollektive trafikbetjening samt tiltag, hvad angår infrastruktur og udbygning af terminaler, busser, tog m.v.

Endelig indeholder planen visse langtidsspektiver og omtaler i den forbindelse de udviklingsprojekter, som DSB og HT allerede har iværksat, eller som de agter at iværksætte.

Også Ørestadsselskabets bybane indgår i »Kollektiv Trafikplan 1993«.

For at sikre det detaljerede samspil mellem bybanen, DSB's tog og HT's busser har HT, DSB og Ørestadsselskabet desuden i foråret 1995 udsendt et tillæg til »Kollektiv Trafikplan 1993«, som bl.a. behandler skifteforholdene mellem bus, tog og minimetro ved de enkelte stationer.

Ud over den nævnte planlægningsprocedure har der gennem de seneste 10 år været gennemført ad hoc-undersøgelser af trafikinvesteringerne i hovedstadsområdet, når der har været behov herfor.

Generelt må man sige om alle de trafikprojekter, der i disse år gennemføres i hovedstadsområdet, at de er nøje beskrevet, og at de også er nøje diskuteret forud for de politiske beslutninger.

I regeringens »Trafikplan 2005«, i Københavns Kommunes kommunepuljeplan, i diverse regionplaner, i Würtzenudvalgets detaljerede gennemgang af hovedstadsområdets trafikinvesteringer, i en række udredninger om den faste Øresundsforbindelse, i den politiske aftale om DSB og – som nævnt – i »Kollektiv Trafikplan 1993« samt i lovgivningen vedrørende Øresundsforbindelsen og Ørestaden har man lagt grundlaget for de mange trafikprojekter, der nu vokser frem.

Man skal jo ikke glemme, at der netop i disse år ikke realiseres nye og for planlægningen uventede projekter, som ikke har været genstand for en betydelig analyseindsats, men pro-

jekter, som allerede er nøje belyst i diverse udvalgsarbejder. Såvel planlægningen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet som udbygningen heraf sker i dag på et tilfredsstillende og sammenhængende grundlag.

Hvad angår betjeningen af det centrale Amager, er der, så vidt jeg ved, ikke inden for de nærmeste år nye planer i forhold til de vedtagne Ørestadsbaner og i forhold til det forsøg med højklasset busbetjening af bl.a. Amagerbrogade, det såkaldte priobusforsøg, som HT og Københavns Kommune støttet af Trafikministeriet for tiden arbejder med.

Jeg skal slutte med at sige, at HT i efteråret 1993 fremlagde en vision om indførelse af letbaner i København og siden har arbejdet videre med tanken.

I forlængelse heraf er der nu igangsat et nyt samarbejde mellem HT, DSB, Ørestadsselskabet, Trafikministeriet og de fem kommunale og amtskommunale enheder, der skal overveje, hvordan en fremtidig udbygning af det kollektive trafiknet i hovedstadsområdet ud over de allerede vedtagne Ørestadsbaner kan tænkes. Der skal både ses på mulighederne for forbedring af busbetjeningen, etablering af eventuelle letbaner, udbygning af minimetroen og kombinationer heraf. Arbejdet er som sagt netop startet, og arbejdsprogrammet er ved at blive fastlagt.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Trafikministeren har nu redegjort for, at der allerede eksisterer en sammenhængende planlægning af hovedstadens kollektive trafikudbygning.

Jeg vil følge det op med nogle konkrete bemærkninger om minimetroprojektet og om spørgsmålene om den demokratiske beslutningsproces, offentlighedens inddragelse, åbne licitationer og en uvildig kontrol af projekterne.

Først vil jeg erindre om, at Ørestadsprojektet er vedtaget af et flertal i Folketinget efter en behandling, der varede et år, og at der under behandlingen var rig lejlighed til at debattere projektet. Det var der mange, der benyttede sig af, og det førte også til væsentlige ændringer i projektet. Bl.a. blev linjeføringen ændret, så banen kommer til at betjene langt hovedparten af de tætte bydele på det centrale Amager.

Efterfølgende har projektet været til debat her i Tinget fire gange: dels i forbindelse med de to gennemførte ændringer af loven, dels i forbindelse med Enhedslistens forslag til ændret linjeføring.

Den ene af de gennemførte ændringer havde form af en teknisk lovændring, og den anden byggede i høj grad på resultatet af den offentlige debat, som Ørestadsselskabet gennemførte i forbindelse med helhedsplanen for Ørestaden, en debat, der som bekendt førte til en væsentlig grønnere plan end oprindeligt fastlagt.

Københavns Kommune har også flere gange haft både Ørestaden og banen ude til offentlig debat: første gang i forbindelse med »Kommuneplan 93«, derefter i 1995 som oplæg til et tillæg til kommuneplanen om Ørestaden og minimetroen og endelig her i 1996 som en høring om forslaget til kommuneplantillægget.

Det skal også understreges, at de undersøgelser, som Ørestadsselskabet har udarbejdet, er offentligt tilgængelige, og at de har været det, siden de blev udarbejdet. Dette er både pressen og alle andre, der henvender sig til selskabet, blevet oplyst om. Det har dog ikke ført til, at Ørestadsselskabet er blevet overrendt. Ifølge de oplysninger, jeg har, har man faktisk kun hørt fra en enkelt af dem, der offentligt har kritiseret selskabets beslutninger, og det var i øvrigt ikke en politiker.

Ud over at stille undersøgelsesmaterialet til rådighed for interesserede har selskabet afholdt udstillinger og borgermøder og et utal af møder med interesserede grupper, både lokale og generelt interesserede og både organisationer og individuelle borgere.

Selskabet har også haft møder med alle berørte naboer, og det har etableret en informationsbutik på Amagerbrogade, hvor alle kan komme og få oplysninger.

Det er alt sammen ikke mere end rimeligt, og det er i hvert fald vanskeligt at påstå, at Ørestadsselskabet er specielt lukket.

Derfor mener jeg, at man kan konkludere, at beslutningerne om Ørestadsprojektet har været underkastet en demokratisk beslutningsproces både landspolitisk og lokalpolitisk, at der har været en høj grad af åbenhed om selskabets undersøgelsesmateriale, og at der har været en omfattende offentlig debat om projektet.

Med hensyn til spørgsmålet om åbne eller gennemsigtige licitationer er jeg nødt til at gøre det klart, at en licitation ikke er nogen debat, hvor offentligheden skal have indflydelse på resultatet. En licitation eller en udbudsforretning er en økonomisk og teknisk konkurrence mellem en række virksomheder eller grupper af virksomheder, som tilbyder at løse en given opgave.

Valget mellem tilbudene skal ske på grundlag af objektive kriterier, som fastlægges på forhånd, og vurderingen af tilbudene efter disse kriterier skal kunne stå for en efterfølgende kontrol fra Europa-Kommissionens side og om nødvendigt for en klage- eller retssag rejst af en af de tabende virksomheder. Og dette valg hverken kan eller må påvirkes af en offentlig debat om tilbudene.

Hertil kommer, at tilbudsgiverne har krav på fortrolighed om de tekniske løsningsforslag, som de kommer med. Offentlighedens mulighed for at føre en debat ville allerede af den grund i den fase og i den sammenhæng være illusorisk.

Dernæst vil jeg understrege, at Ørestadsselskabet omhyggeligt har undersøgt, hvilket EF-udbudsdirektiv der skal anvendes, og efter selskabets udtrykkelige forespørgsel tilkendegav Kommissionen i februar sidste år, at selskabet skal anvende forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Selskabet har derefter vurderet, hvilken fremgangsmåde der vil være mest hensigtsmæssig inden for rammerne af dette direktiv.

På grundlag af erfaringerne både fra Danmark og fra lignende projekter i andre lande har selskabet valgt formen udbud efter forhandling. Dette er sket for at få fordelene ved et samlet udbud af bygge- og anlægsarbejderne, bane-teknikken, det rullende materiel og driften i de første 5 år.

Det sidste, driften, er værd at fremhæve særskilt. Erfaringerne fra andre, lignende projekter viser nemlig, at denne fremgangsmåde sikrer, at togene kører fra den første dag. Dette er som bekendt ikke altid tilfældet i store projekter.

Den valgte udbudsform giver desuden tilbudsgiverne frihed til at foreslå deres egne udførelsesmetoder og deres egen udformning af projektet. Tilbudene skal blot leve op til udbudets grundlæggende funktionskrav, og det giver mulighed for at inddrage entreprenørernes og leverandørernes erfaringer og idérigdom i processen.

Og her er vi nok ved kerneproblemet i spørgsmålet, for når det drejer sig om detailprojekter, typisk byggeopgaver eller simple anlægsopgaver, er det uproblematisk, at tilbudsgiverne kender hinandens tilbud fra det tidspunkt, hvor de afgives. På det tidspunkt er tilbudene nemlig endelige og kan ikke ændres.

Når det derimod drejer sig om store komplicerede udbud, som minimetroen er, så er det

nødvendigt at kunne tilpasse tilbudene til hinanden, efter at de er afleveret. Tilbudene er af samme grund ikke endelige, når de afgives, og så længe tilbudene kan forhandles, kan de naturligvis ikke offentliggøres, uden at udbyderen mister en afgørende position i forhandlingerne.

Derfor ville det ikke alene være uhensigtsmæssigt, men direkte uprofessionelt, hvis Ørestadsselskabet havde oplyst tilbudssummerne ved modtagelsen.

Jeg vil da også kraftigt advare imod at fastsætte generelle retningslinjer for fremtidige licitationer og udbud. Disse udbud skal selvfølgelig ligesom Ørestadsselskabets udbud holde sig inden for både EU-regler og danske regler, men de skal også – igen ligesom Ørestadsselskabets udbud – foretages ud fra en professionel vurdering af, hvad der tjener det pågældende projekt bedst. Målet må være at opnå den bedst mulige pris og kvalitet for disse projekter.

Det er ikke ved gennemførelserne af udbudet, men ved opstillingen af de overordnede betingelser, at politikerne og offentligheden skal ind, og det er for Ørestadsprojektets vedkommende sket med Ørestadsloven.

Det sidste spørgsmål, der er rejst, drejer sig om sikring af en uvildig kontrol af projekternes forudsætninger og gennemførelse, og dér vil jeg sige følgende til forslagsstillerne:

For det første udfører både Rigsrevisionen og Københavns Kommunes Revision en revision af Ørestadsselskabet, herunder minimetroprojektet. Disse revisorer reviderer desuden sammen med Frederiksberg Kommunes revisorer og Københavns Amts revisorer både Frederiksbergbaneprojektet og Østamagerbaneselskabet.

Der er således lige så effektiv en kontrol med Ørestadsselskabets og de øvrige bybaneselskabers økonomi, som der er med enhver anden offentlig virksomhed.

For det andet har Ørestadsselskabet knyttet en meget kvalificeret rådgiverkreds til opgaven sammensat af de største og mest velrenommerede rådgivningsfirmaer i Danmark suppleret med internationale specialister på en række områder.

For det tredje har Ørestadsselskabet ladet det projektmateriale, der er udarbejdet af denne rådgivergruppe, underkaste en kritisk gennemgang hos tre udenforstående og uafhængige ekspertgrupper, nemlig DSB, A/S Storebælt og London Docklands Lightrail, inden det dannede grundlag for udbudet af minimetroen.

På denne baggrund mener jeg ikke, at der er behov for yderligere økonomisk eller teknisk kontrol af projektet.

Så selv om jeg er klar over, at fru Margrete Auken kender andre eksperter end dem, vi kender, mener jeg således ikke, at der sammenfattende er behov for, at regeringen tager nogen af de foreslåede initiativer, al den stund der allerede for det første er sikret en sammenhængende planlægning af hovedstadens kollektive trafikudbygning og for det andet er offentlighed og demokrati i beslutningsprocessen og uvildig kontrol med projekternes forudsætninger og gennemførelse.

Jeg mener desuden fortsat, at licitationer og udbud skal følge de gældende EU-regler og dansk lovgivning og i øvrigt foregå så professionelt som muligt, både for at man kan få de bedste og billigste projekter til gavn for borgerne, og for at man kan give de deltagende erhvervsvirksomheder en fair behandling.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg vil takke for besværelserne. Det er jo en gang imellem trygt og godt at vide, at man ikke bliver overrasket.

Trafikministeren gennemgik alle de planer, der foreligger, og dem kendte jeg godt. Der er ingen steder nogen sammenhæng mellem dem, og vi er således lige vidt med hensyn til, hvordan tingene faktisk kommer til at hænge sammen. Det kan vi så se frem til senere, hvis der bliver penge til det.

Med hensyn til åbenheden vil jeg sige til finansministeren, at på de afgørende punkter er der jo ikke åbenhed. Man kan ikke få aktindsigt, og der har ikke været tale om, at man kunne komme til det. Jeg har lige talt med ingeniørerne, og de har fået afslag på deres ønske om åbenhed på alle de vigtige punkter. Så åbenhed kan man jo ikke sige at der er.

Og det med kontrollen skal jeg komme tilbage til, men der er i hvert fald ikke tale om en kontrol, der ligger i det danske folks demokratiske strukturer. Under hele forløbet ligger den andre steder.

Så jeg synes ikke, det er særlig betryggende.

Men lad mig i alt fald foreløbig sige, at en af de overordnede forudsætninger for, at den kollektive trafik i København kan komme til at fungere tilfredsstillende, er, at planerne lægges af

én instans – en instans, der er kvalificeret og kompetent – at det sker i fuld åbenhed med demokratisk kontrol, og at der er rimelige bevilgninger til det.

Ingen af delene er tilfældet nu.

F.eks. planlægger man flere systemer, der har svært ved at fungere sammen på selve det fysiske niveau med hensyn til anlæg og materiel.

Derudover er der kludder med hensyn til stationer og terminaler og med hensyn til økonomien, og der er altså stadig væk kulsort lukkethed omkring det mest ambitiøse projekt, når vi fra glansbillederne kommer over til, hvad det faktisk kommer til koste, og det projekt er i øvrigt vedtaget uden en solid koordinering.

Finansministeren talte flere gange om de mange debatter, der har været, men det var jo om Ørestadsprojektet, og på det tidspunkt opererede man også med en letbane osv. Da var minimitroen ikke vedtaget. Den kommer pludselig op på et møde, hvor nogle vigtige mennesker ikke var til stede.

Og DSB har været tydeligt skeptiske. Det var de i hvert fald på det møde, der blev holdt på Frederiksberg Rådhus.

Men HT har åbenbart fået besked på at holde en meget lav profil, men har dog nu igen med gribende ukuelighed fremlagt letbaneplaner for at løse de stadig uløste problemer på Amager.

Oprindeligt var det meningen, at Transportrådet skulle vurdere hele beslutningen. Jeg henviser her til finansministerens svar af 2. februar 1995 på spørgsmål nr. S 746 fra hr. Stefan G. Rasmussen, hvor finansministeren udtrykkeligt siger, at Ørestadsselskabet har indbudt Transportrådet til at vurdere beslutningsgrundlaget. Men Transportrådet er altså ikke blevet indbudt. Jeg har tidligere spurgt hvorfor, og nu vil jeg igen bede finansministeren om svare mig på spørgsmålet. Det er bare for at fortælle, hvordan det foregår her.

Der er også nogle i SF, der synes, projektet er godt, men de fleste af os er dog dybt skeptiske over for det og forundrede over, at man i København går helt andre veje, når man skal løse trafik- og miljøproblemer, end man gør i andre sammenlignelige storbyer i Europa. Vi ville meget hellere have haft det projekt, som vi alle sammen troede vi fik, nemlig den plan om en letbane, som HT havde i begyndelsen af 1990'erne.

En letbane er nemlig en elegant og smidig løsning, der til og med rent fysisk kan samarbejdes med S-banerne. Den kan både køre i tunne-

ler og oppe på gadeplan, og den er simpelt hen fikser, og den viser jo, hvad vi har af tilgængeligt materiale, som er billigere.

Så helt frem til, at beslutningen om minime-roen pludselig og uden videre snak var taget, troede vi naivt, at det var det, man ville beslutte.

Men det er ikke alt det med beslutningsprocessen, vi specielt vil drøfte i dag – ud over at jeg godt lige vil vide, hvorfor Transportrådet aldrig blev spurgt, når nu Folketinget havde fået lovning på, at det ville blive spurgt.

Vi er mest optaget af fremtiden. Hvordan vil man fremover sikre en sammenhæng i planlægningen?

I fjor kom Transportrådet med en rapport om trafikplanlægningen i hovedstaden, som var til at græde over, hvis man havde kunnet lade være med at grine. Hvad gør man for at rette op på den skandale, og hvordan vil det gå med den resterende trafikudbygning i København, hvis f.eks. metroprojektet viser sig at blive alt for rivende dyrt?

Hvordan vil man sikre, at offentligheden i det mindste får lejlighed til at kontrollere økonomien, før der skrives kontrakter? Jeg vil allerede nu gøre opmærksom på, at finansministeren i et svar til mig har lovet, at der kom offentlighed om resultaterne, men han har ikke sagt, at det skulle ske, før der blev skrevet kontrakter. Hvad betyder det så i forhold til den demokratiske kontrol, at vi får offentlighed på?

Når vi er skeptiske, hænger det selvfølgelig først og fremmest sammen med den omtalte lukkethed. På trods af den vældig venlige og i mange henseender også pr-mindede udadvendthed, der trods alt har hersket om minime-trospørgsmålet, har man altså valgt denne udbudsmetode, som er usædvanlig og meget udansk, fordi den holder licitationen hemmelig.

Jeg er enig med ministeren i, at en licitation ikke er en forhandlingsproces, men det kan bl.a. være ved den lejlighed, man får at vide, hvad tingene kommer til at koste. Vi havde hørt forinden fra flere entreprenører, at de allerede anså budgettet overskredet med indtil flere milliarder kroner, og de blev noget paf, da de fik at vide, at vi ikke får noget at vide.

Den første alvorlige advarsel om en elendig økonomi fik vi dog, da Ørestadsselskabet i sin tid foreslog at ændre loven, så bestemmelsen om, at der først skulle bygges én etape, og at man derefter skulle se, hvordan det gik, før man vedtog at bygge de næste, pludselig blev ændret. Nu kom de næste to etaper med, og

begrundelsen var, at der var penge at spare ved at udbyde det hele på én gang. Men det skete ikke, fordi man i sin tid var klar over, at det måske kunne blive dyrere at dele projektet i etaper. Man var udmærket klar over, at det kunne blive meget dyrt at kaste sig ud i det hele på én gang, så når man alligevel vedtog det store spring uden at have andet end nogle løse overslag for de to sidste etaper, kan det da kun skyldes, at man hurtigt ville prøve at brede udgifterne ud, da en enkelt etape tydeligvis ville blive meget dyrere end forventet – i hvert fald meget dyrere, end det var sagt højt.

Sammen med denne besynderlige manøvre, som selv Fremskridtspartiet, Det Radikale Venstre og CD stemte for, blev det tydeligt, at forventningerne til finansieringsgrundlaget, altså de meget dyre Ørestadsgrunde, er mere end luftige. Der er langt mere attraktive grunde tættere på Københavns centrum, og i øvrigt bygger man for tiden en billigere Ørestad i Malmø, så byudviklingen kan med lige så stor, ja, større sandsynlighed ske i Sverige. Man kan jo bare køre over broen. Men man afslår at sige andet, end at det bestemt nok skal gå. Jeg kan i øvrigt minde om, at et af bestyrelsesmedlemmerne i Ørestadsselskabet har sagt, at hun var ligeglad med, om pengene kom hjem, bare man fik minimetroen. Der sidder altså folk på bestyrelsesniveau, der har dette noget afslappede forhold til økonomien.

Trafikprognoserne ser også underlige ud. De beregnede 90 millioner passagerer er lige så mange, som der kører på det samlede S-togsnet, og det er noget i den retning, man skal op på, for at projektet kan få nogen mening. Det ser for resten også underligt ud, at man slet ikke regner med, at Øresundsbanen fra lufthavnen til Hovedbanegården kommer til at spille nogen rolle – som om alle passagerer fra lufthavnen skal til Kongens Nytorv eller Israels Plads og ikke til Hovedbanegården! I øvrigt er det uafklaret, hvorvidt der kommer en metrostation på indenrigsgården.

Vi har spurgt, om budgettet kan holdes inden for de afstukne rammer i loven, efter at man har forbedret linjeføringen for første etape, men man afviser at svare på, om man kan holde sig inden for de 100 mio. kr., der er afsat i beretningen. Men når Københavns overborgmester får sin station ved Lergravsparken – meget fornuftigt i øvrigt – kan det pludselig godt lade sig gøre at give et sådant tilsagn uden at redegøre for, om budgetterne kan overholdes, og det kan

godt undre. I sin tid skrottede man den station, der skulle ligge ved Slotsholmen og Højbro Plads, og stationen på Christmas Møllers Plads, fordi de var alt for dyre, og på trods af den store afstand mellem stationerne hævder Ørestads-selskabet alligevel, at folk vil tage minimetroen, eftersom den er vældig hurtig. Der regnes nemlig kun med den nøgne køretid, ikke transport-tiden hen til og ned til de dybtliggende stationer og andre tvivlsomme faktorer.

Rigsrevisionen kan ikke kontrollere budgettet. Det er noget vås at stå her og påstå det, for for det første er der ikke vedtaget noget budget, og for det andet kan Rigsrevisionen først gribe ind bagefter. At henvise til Rigsrevisionen og den øvrige revision har i hvert fald ikke noget at gøre med den kontrol, vi beder om at få i dag, og det bør i hvert fald formanden for statsrevisorerne komme helt op på mærkerne over, når han andre gange har udtalt sig temmelig relevant om en vis letfærdig omgang med den offentlige økonomi.

En ting, jeg også synes lige skal nævnes, er den kraftige dræning af fundamenterne under store dele af København. Er det ikke lidt lumpent bare at overlade det problem til efterfølgende privatretlige søgsmål? Vi aner ikke, hvad det kommer til at koste i penge og reelt måske i huse.

Når vi har valgt at koncentrere os om økonomien, er det selvfølgelig, fordi så meget tyder på, at det vil gå galt. Mindst 2 mia. kr. i budgetoverskridelse er et tal, der rumler mange steder, og i hvert fald siger de fleste, at det er klogt, at direktøren allerede nu distancerer sig fra de 5,2 mia. kr. Og så griner man i øvrigt smørret, når nogle af os insisterer på, at der skal være sammenhæng mellem det, noget kommer til at koste, og det, vi har vedtaget, det må koste.

Derimod har næsten alle forståelse for, at vi ønsker prisen frem i lyset, før vi skriver under. Jeg siger næsten alle, fordi jeg stadig mistænker finansministeren og med ham hele den borgerlige og socialdemokratiske fløj for at blæse højt og flot på pengene og indgå kontrakter, før økonomien er blevet vurderet. Men uden for denne politikerkreds er der opbakning om denne åbenhed.

Men tingene bliver altså ikke lagt frem i lyset, fordi direktør Foss om formiddagen fortæller på et pressemøde, hvad prisen bliver, og med sit i øvrigt meget venlige smil lægger fem store ringbind i armene på os for så at underskrive kontrakten om eftermiddagen. Det står helt i finans-

ministerens magt at sikre denne åbenhed. Han har udpeget tre af de seks medlemmer af bestyrelsen, men der skal fem af de seks til at vedtage, at der må underskrives, så hvis finansministeren siger, at det først må ske, når det hele har været ude til en grundig og åben vurdering, bliver det altså sådan.

Derfor vil jeg på vegne af SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»For at sikre, at en fortsat udbygning af et sammenhængende kollektivtransportssystem i København ikke belastes af, at økonomien i en enkelt del, minimetroen, løber løbsk, anmoder Folketinget regeringen om at foranledige, at Transportrådet, så vidt muligt inden for 3 måneder, udarbejder en uvildig undersøgelse af økonomien i Ørestadsselskabets minimetroprojekt, inden der indgås kontrakter.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 76).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandling.

Tove Lindbo Larsen (S):

Alt for ofte har der været ført uendelige diskussioner om den kollektive trafik i hovedstaden, uden at der egentlig er kommet noget særligt ud af dem, men sådan er det heldigvis ikke længere. Tværtimod er mange års diskussioner, kommissioner og planer nu afløst af handling. På en række områder gennemføres de investeringer, som både Folketing, regering, ekspertudvalg og mange andre har ment var nødvendige, og det er vi godt tilfredse med i Socialdemokratiet.

Med de samlede investeringer i Københavnsområdet taler vi nu om milliardbeløb, og med disse investeringer bliver to af hovedmålene i Socialdemokratiets trafikpolitik tilgodeset: For det første sikres der bedre trafikmuligheder i hovedstaden og i hele Øresundsregionen. Det gør det mere attraktivt at etablere arbejdspladser i København, samtidig med at en mere sammenhængende Øresundsregion kan blive et vækstcenter for Østersøområdet.

For det andet vil de mange milliarder, der investeres, styrke den kollektive trafik væsent-

ligt. Dermed gribes der effektivt ind over for trafikens forurening, og risikoen for trafikuheld mindskes betydeligt, fordi flere trafikanter får et godt alternativ til privatbilismen. Der kunne trækkes mange eksempler frem: Hver dag rejser der f.eks. knap 300.000 passagerer med S-banen. Ved indkøb af nye moderne S-tog, der kan befordre op til 30 pct. flere passagerer, vil vi få et væsentligt kvalitetsløft, støjniveauet vil reduceres, og rejsetiderne bliver mindsket på grund af udnyttelse af den teknologiske viden.

Denne materielle fornyelse er en af DSB's største satsninger nogen sinde, idet den samlede investering bliver på over 9 mia. kr. Det første af de nye S-tog er leveret og prøvekøres for tiden i flere måneder, så man er sikker på, hvad det er, man køber. Det er planlagt at udskifte de 600 gamle S-togsvogne inden år 2008, og jeg har et håb om, at det kan lykkes at fremskynde udskiftningen. Jeg vil påstå, at behovet er presserende.

Samtidig skal banenettet udbygges, og på Kystbanen vil regionaltrafikken blive styrket af de nye elektriske IR4-tog. Også på de nordsjællandske privatbaner er der en fornyelse i gang. Der er bestilt nye tog, som bl.a. skal indsættes på Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundredstedbanen, og Lyngby-Nærum-banen starter i sommeren 1996 et forsøg med et nyt lightrailtog.

En meget væsentlig forbedring af den kollektive trafik sker med etableringen af Øresundsforbindelsens landanlæg. I 1998 åbnes en togforbindelse mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn. Der vil blive stationer i Ørestaden og i Tårnby, og den nye lufthavnstation forventes at kunne betjene ca. 30.000 passagerer daglig. Det vil selvfølgelig gøre den til en af Danmarks største stationer, og jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg også venter mig meget af denne banestrækning. Der kommer til at køre 3-4 regionaltog i timen, og også rejsende med intercitytog fra Fyn og Jylland vil efter et kort ophold på Hovedbanegården blive videreført til lufthavnen, så også turister fra andre dele af Danmark vil blive tilgodeset.

Når den faste Øresundsforbindelse åbner i år 2000, skal der skabes en stabil togdrift mellem Danmark og Sverige. De nye tog vil kunne starte i Helsingør og Roskilde for dernæst at køre over Øresundsbroen til Malmø, og på længere sigt kan togene fortsætte gennem Sverige, så der bliver direkte forbindelse til Ystad, hvor man hur-

tigt kan skifte til Bornholmsfærgen. Samtidig medfører åbningen af Øresundsforbindelsen, at vi for første gang vil kunne se svenske højhastighedstog køre til København fra såvel Göteborg/Oslo som fra Stockholm.

Jeg synes, der er sket meget gennem de seneste år, og efterhånden som arbejderne afsluttes, tegner der sig et godt billede af den københavnske kollektive trafik, som efter min opfattelse vil blive godt koordineret.

En meget væsentlig investering i de kommende år er Københavns nye bybane, som er så stærkt diskuteret. I næsten alle de år, jeg har siddet i Folketinget, har vi diskuteret, hvordan man kan forbedre den kollektive trafik på Amager. Mange forslag er blevet stillet, men desværre uden at der er kommet konkrete resultater ud af dem. Derfor er det meget tilfredsstillende, at vi nu endelig er ved at gennemføre et så ambitiøst og omfattende projekt som minimetroen. Første etape skal gå fra Nørreport til Ørestaden, Amagercentret og Lergravsparken, og på lidt længere sigt skal den udbygges i to retninger til henholdsvis Frederiksberg og Københavns Lufthavn. Det vil medføre en utrolig forbedring af den kollektive trafik i det indre København og af lokaltrafikken på Amager. Rejsetiden mellem Frederiksberg og Nørreport bliver noget i retning af 4 minutter og mellem Frederiksberg og Christianshavn 7 minutter.

Det er selvfølgelig rigtigt, at der vil blive en vis transporttid til de pågældende stationer – det kan ikke nægtes – men med en gennemarbejdet trafikplan for mulighederne for at blive transporteret med de forskellige systemer er det min opfattelse, at der vil ske en klar forbedring på grund af de omtalte ruter og selvfølgelig også en forbedring for befolkningen på Amager. Den valgte løsning vil gøre det attraktivt for rigtig mange mennesker at benytte den kollektive trafik, og det er jo også den egentlige hensigt. Det gælder selvfølgelig både for folk, der skal til og fra arbejde, og for alle andre, som enten i deres fritid, eller hvornår det nu måtte være, har behov for at bruge trafikforbindelserne.

Formålet med denne korte gennemgang, jeg her har givet, er at påvise, hvor mange forskellige projekter der er sat i værk for at forbedre den kollektive trafik i København. I Socialdemokratiet mener vi, der er tale om gode projekter, der løser en væsentlig del af de trafikale problemer i København. Indkøbet af nye S-tog af forbedret kvalitet øger kapaciteten og hastigheden, og dermed er grundlaget skabt for, at

endnu flere pendlere vil benytte disse tog. HT's indførelse af flere S-busser på tværs af S-togslinjerne styrker også denne indsats, både fordi S-busserne i sig selv er et fremskridt for mange, men også fordi de skaber en bedre sammenhæng mellem tog og busser.

Jernbanen mellem Hovedbanegården og Københavns Lufthavn og senere videre til Sverige betyder en klar styrkelse af den kollektive trafikbetjening i regionen, og samtidig bliver Amager og den indre del af København aflastet, når en meget stor del af både ansatte og passagerer vil vælge at tage toget til Københavns Lufthavn. Der er gået alt for lang tid, før vi har fået etableret den trafikforbindelse, og vi har jo set, at i andre storbyer fungerer sådanne forbindelser udmærket.

Endelig giver bybanen en klar styrkelse af trafikforbindelserne til og betjeningen af både den indre by og især Amager. Linjeføringerne og transportsystemerne kan man altid diskutere, for der vil altid være delte meninger om den sag. Men jeg er af den overbevisning, at vi har fundet en god løsning, der dels giver en god trafikbetjening for borgerne på Amager og dels sikrer en god trafikbetjening af de indre byområder og Ørestaden på Amager Fælled.

Jeg deler altså ikke udgangspunktet for SF's forespørgsel i dag, nemlig at der mangler sammenhæng i udbygningen af den kollektive trafik i København. Jeg synes, der i høj grad er både fornuft og sammenhæng i de beslutninger, der er truffet, men vi skal selvfølgelig sikre, at det også sker med den fornødne sammenhæng i fremtiden.

Derudover er det nødvendigt at overveje, hvilke investeringer der er behov for for yderligere at styrke den kollektive trafik i København. Jeg har tidligere nævnt fordelene med S-togene, og tilsvarende kunne man holde fast i, at bybanen skal færdiggøres så hurtigt som overhovedet muligt.

Endelig synes jeg, det er nogle spændende planer, både DSB og HT har lagt frem om at etablere en eller flere letbaneringlinjer for at forbinde fingrene i S-togs-systemet. En udvikling af bussystemet i regionen, bl.a. ved at bruge moderne informationsteknologi til at informere passagererne, kunne også være vejen frem.

På baggrund af de initiativer, jeg her har nævnt, på baggrund af de beslutninger, der er truffet, og med henvisning til henholdsvis finansministerens og trafikministerens udtalelser om fremgangsmåden ved licitationer og

økonomers vurderinger deler Socialdemokratiet fuldt og helt ministrenes opfattelse og ikke den mistillid, der fremgår af SF's forespørgsel. Men først og sidst: Det vigtigste er at slå fast, hvad der er gennemført, og hvad der bliver gennemført i den kommende tid. Jeg mener, der er foretaget væsentlige og nødvendige investeringer i den kollektive trafik i hovedstaden, og det er et af de ønsker, der meget længe har stået på ønskesedlen hos både københavnere og hos alle udefra, der enten gæster byen eller bruger den til daglig.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, det var godt at høre fru Tove Lindbo Larsen forsikre, at alt det, der kommer, bliver noget godt, og jeg tror også, at meget af det bliver godt. Men jeg er stadig meget skeptisk med hensyn til, om tingene rent fysisk passer sammen. Minimetroen er ikke koblet sammen med resten af anlæggene, og vi har stadig ikke fået klarhed over, hvordan den skal fungere sammen med f.eks. Nærumbanen. Det bliver nogle meget isolerede projekter, og det er en skam, at vi ikke får noget, der virker. Det sjove i f.eks. Ørestadsprojektet var jo, at man helt frem til og med vedtagelsen og længe efter stort set regnede med letbanen, fordi den skulle kunne køre på S-banespor, men det har vi ingen sikkerhed for.

Der er to spørgsmål, jeg godt vil stille til fru Tove Lindbo Larsen, og det ene er, om hun vil være med til at sikre, at vi får en demokratisk kontrol. Jeg går ud fra, at fru Tove Lindbo Larsen lagde mærke til, hvem det var, der skulle kontrollere, at økonomien var i orden. Det var f.eks. London Docklands, hørte jeg, og jeg kunne da godt komme i tanker om nogle, der var bedre til det end London Docklands. Men selv om det var gode folk, synes jeg stadig, det er underligt, hvis vi ikke får det ud i åbenhed. Finansministeren sagde ganske vist ikke, at vi ikke fik det lagt frem, før der blev skrevet kontrakt, men jeg vil godt spørge fru Tove Lindbo Larsen, om hun har et forslag om, hvordan vi kan få en åben indsigt i, hvad det hele kommer til at koste.

Mit andet spørgsmål er lidt i forlængelse af det første: Hvis det nu bliver ravende dyrt, vil fru Tove Lindbo Larsen så være indstillet på, at det vigtigste er, at vi får en videreudbygning af den kollektive trafik, og ikke, at minimetroprojektet skal gennemføres for enhver pris? Og hvis det skal ske for enhver pris, vil man så også skaffe penge til f.eks. HT's nye projekt om let-

baner? Det er ikke nok at sige, de er interessante. Der har været så meget interessant i tidens løb, men jeg vil gerne se penge på bordet, og jeg er altså bange for, at de alle sammen forsvinder i minimetroen. Det kan selvfølgelig være, jeg har uret, men ville det ikke være dejligt, hvis vi kunne få det bekræftet, inden der blev skrevet kontrakt?

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Som det vistnok fremgik af min tale, er det min opfattelse, at man bestræber sig meget for at få disse forskellige trafiksystemer til at hænge sammen. Der vil blive etableret nogle knudepunkter, hvor man let og bekvemt kan skifte fra den ene trafikform til den anden, og man skal også være opmærksom på, at der er et fælles takstsystem, så man ikke skal købe forskellige typer billetter på forskellige typer transportmidler.

Men nu er det jo ikke sådan, at vi begynder forfra med et stykke blankt papir. Der er mange ting, der allerede er etableret, og derfor er det et spørgsmål om at bruge de ting, der allerede findes, og koble nye ting på, og det tror jeg man kan gøre med de projekter, der ligger på bordet.

Med hensyn til åbenhed synes jeg, man skal være opmærksom på licitationsbestemmelserne og meget andet, som på en måde er åbne og tager hensyn til de forskellige, der vil byde på projekterne. Og angående spørgsmålet om økonomien, altså om det ene eller det andet bliver ravende dyrt, må jeg henvide til eksperterne, der har det økonomiske ansvar. De får forelagt planer, og de godkender projekter. Men det kan naturligvis kun gøres, hvis økonomien er til det, og jeg mener, at de er deres ansvar bevidst, både økonomisk og i forhold til det tekniske.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil ikke bestride, at det er ansvarsbevidste og teknisk dygtige mennesker, men her i dette Folketing plejer vi nu at mene, at offentlighed også er en god ting. Vi har en offentlighedslov, som også Socialdemokratiet plejer at være stolte af, men den er sat fuldstændig ud af spillet i forbindelse med hele Ørestadsprojektet, og begrundelsen herfor er i øvrigt yderst tvivlsom.

Forleden svarede finansministeren mig, at nu var Ørestadsselskabet blevet en offentlig myndighed i EU-forstand, og derfor kunne man ikke

bruge forsyningsdirektivet. Men det er altså ikke en offentlig myndighed i den forstand, vi bruger udtrykket i Danmark, for så havde vi jo adgang til tingene. Jeg går ikke ud fra, fru Tove Lindbo Larsen mener, at hele vores system, som tit generer beslutningstagere, fordi der kommer alle mulige og stikker næsen i deres sager, er noget dårligt system, og hvorfor må vi så ikke bruge det her? Hvorfor skal vi i så kostbare sager, der kommer så mange mennesker ved og i den grad berører vores egne penge, ikke have lov til at snakke i åbenhed med andre, inden vi binder pengene?

Jeg er egentlig lidt overrasket over, at fru Tove Lindbo Larsen ikke siger til mig: Vi vil da gerne kigge på, hvordan man kan gøre det. Rent faktisk har finansministeren sagt til mig, at man ville gøre det i åbenhed, jeg har bare ikke fået at vide, hvordan det skulle foregå, og derfor er det, jeg spørger så mindeligt, at vi dog ikke kan få en eller anden model, hvor resterne af det danske demokrati kan komme til at virke.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jeg deler altså ikke fru Margrete Aukens synspunkt om, at alt foregår gedulgt og i det skjulte. Der er muligheder for åbenhed, finansministeren har sagt det klart og tydeligt, og det er min opfattelse, at der ikke holdes noget skjult. Men er det sådan, at man mener, der er noget, man ikke er bekendt med, kan man jo stille alle de spørgsmål, man har lyst til, her i Folketinget, som er offentligt tilgængeligt for enhver, og jeg mener også, befolkningen har haft mulighed for at stille de spørgsmål, den ønskede, i forbindelse med fremlægnings af projekterne.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jamen det foregår jo ikke åbent. Vi ved ikke, hvad det koster. Vi skal have nogle folk, der ikke har den samme forpligtelse som fru Tove Lindbo Larsen og jeg over for borgernes penge, til at sidde og være alene om at afgøre, om de kan føre de ting her igennem, og det giver statsgaranti for et robust drænrør lige ned statskassen. Det burde have været i finansministerens egen lomme, men det bliver det ikke.

Jeg mener, det burde være en selvfølge, at vi kunne få åbenhed om tingene, men jeg kan forstå, og jeg er lidt forskrækket over, at fru Tove Lindbo Larsen og åbenbart med hende Socialdemokratiet mener, at vi ikke behøver at få

noget at vide. Det er i forvejen et meget dyrt projekt, som muligvis bliver adskillige milliarder dyrere, og det drejer sig kun om København. Vi snakker ikke om hele EU, vi snakker kun om København og endda kun om en lille del af København. Jeg har forhåbentlig uret, men så ville det dog være dejligt, hvis man ville sige: Det er helt i orden, vi kan kigge på det. Vi sørger for, der bliver åbenhed, og vi sørger for, at der bliver god tid til at vurdere projektet, før der skrives kontrakt.

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Jeg ville ønske, fru Margrete Auken kunne fremlægge klart bevis for alle de milliarder, fru Margrete Auken siger, budgettet er overskredet med. Lad os få det at vide: Hvor meget er det konkret?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu begynder fru Margrete Auken igen: Hver eneste gang, vi skal lave investeringer her i København, er fru Margrete Auken imod de investeringer i trafikken, som skulle give en forbedring, og som vi har stemt for. Vi har netop gjort det for at hjælpe København, så jeg vil gerne vide som jyd: Er det det modsatte, fru Auken er ude efter?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nej, det er ikke det, jeg er ude efter. Jeg synes, det er forfærdelig dejligt, at hr. Kaj Ikast har stemt for nogle penge til Københavns trafik, men jeg er selvfølgelig lidt overrasket over – og jeg kan måske høre det igen om lidt, når talen kommer – at hr. Kaj Ikast ikke er interesseret i, at vi får en snor i tingene og pludselig bliver helt let i hånden.

Men jeg må altså sige til fru Tove Lindbo Larsen: Nej, jeg kan ikke sige noget konkret, for jeg kan ikke få adgang til de beløb. Jeg kan kun konstatere, at f.eks. de entreprenører, der har udtalt sig til ugebladet Ingeniøren, nævner et meget større beløb. Jeg vil ikke nævne navne, for vi ved, folk kan komme galt af sted, men når jeg spørger forholdsvis højt placerede folk, ryster de på hovedet og griner ad mig, og så nævner de nogle betydeligt større beløb.

Så kan man selvfølgelig spørge, om jeg løber med sladder. Det gør jeg muligvis, men så ville det da være godt, hvis vi kunne få det kontrolle-

ret, inden man bandt sig, i stedet for alene at overlade det til sådan nogle som London Docklands. Docklandprojektet er jo et af de virkelig mislykkede projekter, men selv om det havde været et vellykket projekt, ville jeg jo nok være mistænksom, når man ligefrem nævner Docklands.

Og så fatter jeg stadig ikke, at fru Tove Lindbo Larsen eller finansministeren ikke går herop og siger: Nu skal I høre, hvordan vi havde tænkt os at sikre, at den demokratiske kontrol kommer ind i billedet. Jeg regner med, at både hr. Svend Heiselberg og Det Konservative Folkeparti går ind for, at vi skal have lidt indblik i, hvad det er, vi bruger penge til. Det kan godt være, jeg har uret – det håber jeg da – men jeg kan da ikke bare sige, at jeg har fuld tillid til, at alt går i orden. Det er faktisk sket meget tit, at budgetter er blevet overskredet, vil jeg bare gøre opmærksom på, og selv direktøren har sagt, at hun ikke kan garantere, at de holder. Så det er altså ikke kun noget, jeg står og finder på selv. Direktøren har selv sagt i radioen, at hun ikke regnede med eller ikke kunne garantere, at budgettet holdt.

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil starte med at takke henholdsvis trafikministeren og finansministeren for deres indlæg, som vi i Venstre stort set kan tilslutte os, og jeg vil derfor kun knytte nogle få bemærkninger til denne forespørgsel.

Der tales i teksten til forespørgsel nr. F 24 om mulighederne for at få flere til at benytte den kollektive trafik. I Venstre mener vi, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal sikres så gode forhold som muligt, og derfor støtter vi også varmt, at Folketinget har taget initiativ til at investere ca. 20 mia. kr. i den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Men vi vil aldrig støtte en udvikling, der eksempelvis ikke fortsat respekterer privatbilismen i den indre by. Der skal hverken være bompenge, udvidede parkeringszoner eller skyhøje parkeringsafgifter, der hindrer alternativ transport i Københavns city.

Skatteyderne har naturligvis krav på, at de mange milliarder kroner går til fornuftige og velovervejede projekter, således at vi undgår fejlvurderinger som f.eks. i forbindelse med projekter om udbygning af Frederikssundbanen. Venstre støttede i den forbindelse derfor også en vurdering af projektet af et uvildigt rådgivningsfirma.

Det er vigtigt, at vi politikere f.eks. gennem kollektive trafikplaner, rammeplaner for DSB og lovgivning vedrørende Øresundsforbindelsen udstikker de overordnede rammer for grundig planlægning af bl.a. hovedstadens kollektive trafikudbygning.

I forbindelse med spørgsmålet om demokrati i beslutningsprocessen og åbenhed i licitationen vil jeg gerne understrege, at vi i Venstre finder det afgørende, at befolkningen deltager aktivt i den politiske debat, og at folk derfor også bliver informeret om, hvad der foregår i det politiske liv. Det er dog ikke det samme som at kræve åbenhed i licitation. Her må jeg give finansministeren ret i, at en licitation ikke er et offentligt debatforum, men en seriøs konkurrence mellem nogle virksomheder, der byder på en given opgave, hvilket selvfølgelig også gør sig gældende for licitation ved Øresundsforbindelsen.

Jeg vil derfor her tilføje, at Venstre ikke anser det for nødvendigt at foretage flere økonomiske kontrolberegninger. Venstre går ud fra, at regeringen kender sit økonomiske ansvar for projektet. Vi havde ikke andre muligheder end at stole på regeringens kontrolapparat. Det er også på den baggrund, at vi ikke mener, der er brug for flere undersøgelser.

Offentligheden er dog ikke blevet holdt i uvidenhed af den grund, da der, som finansministeren nævnte, er blevet afholdt en lang række møder, samtidig med at Ørestadsundersøgelsen er blevet offentliggjort. Det er således muligt både at gennemføre korrekte licitationer og at sørge for, at befolkningen får chance for at øve indflydelse på den politiske beslutningsproces.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at vi i Venstre er optaget af at skaffe hovedstaden store og gode trafikinvesteringer, men problemet er i reglen, at hovedstadsregionen næsten aldrig kan finde ud af at samarbejde om projekterne.

Jeg håber også, at TV 2, som lavede den rørende udsendelse om den jyske trafikmafia som ragende alt til Jylland, er klar over, at dér, hvor de store investeringer foregår, er i hovedstadsregionen, og det er da i reglen den såkaldte jyske trafikmafia, der må slås for at overbevise visse personer om nytten af de store samfundsmæssige trafikinvesteringer i hovedstadsregionen, og det er i reglen SF, som forsøger at spænde ben og mistænkeliggøre alle trafikinvesteringer.

Niels J. Langkilde (KF):

Først vil jeg gerne takke de to ministre for de to udmærkede og oplysende taler, som de holdt her som indledning. Jeg skal ikke gentage, hvad de har sagt, og de redegørelser, de har givet for planlægningen i området, men jeg kan ikke undlade at bemærke, at de står i skærende kontrast til den tolkning, som fru Margrete Auken lægger frem i sin tale.

Jeg skal ikke skjule, at jeg på et tidspunkt selv var noget skeptisk over for det, der åbenbart er hovedsagen i forespørgslen i dag, hele projektet omkring minimetroen, og det gav mig selvfølgelig anledning til at undersøge sagerne ordentligt, tage rundt og snakke med folk, vurdere det, og jeg vil sige, at jo mere man graver sig ned i det, jo mere bliver den tvivl, man kunne have, fjernet. Det kan derfor ikke komme overraskende for nogen, at Det Konservative Folkeparti ikke kan stemme for den af SF foreslåede dagsorden.

Det, der har været det bærende i debatten, har meget været spørgsmålet om budgetgaranti. Kan vi garantere, at det her ikke kommer til at koste for mange penge? Det er meget vanskeligt at garantere noget for et projekt i et samfund, hvor konjunkturerne kan gå op, og de kan gå ned, så jeg tror ikke, man med rimelighed kan forlange, at nogen kan sige, at det ikke kommer til at koste mere end x antal kroner.

Vi er også i øjeblikket midt i licitationsproceduren, og de indkomne tilbud er afleveret. Der er ikke nogen, har jeg noteret mig, fra Ørestads-selskabet eller finansministeren, der har ringet med stormklokken og sagt: Det her, det bliver meget dyrere, end vi har regnet med, og derfor har vi ingen grund til uro. Vi har tillid til, at de pågældende er så ansvarlige, at de straks ville have meldt sig på banen, hvis der var fare på færde, og havde sagt: Vi er nødt til at gøre denne her beslutning om, for det bliver langt dyrere end det, vi havde ventet.

Men debatten skulle jo også handle lidt om den kollektive transport som sådan i hovedstadsområdet. Det Konservative Folkeparti er tilhængere af en ordentlig kollektiv transport her som i det øvrige land. Man kan måske undre sig lidt over, at det altid er Københavns og hovedstadens kollektive trafik, vi debatterer. Det er ikke Fredericias kollektive transportproblem eller Aalborgs. De har lidt bedre evner til at klare tingene selv, men herovre brænder det åbenbart tit sammen.

Hvorfor skal vi så have en kollektiv transport i hovedstaden? Jo, det skal vi have af miljømæssige og ressourcemæssige grunde. Det er nødvendigt for, at vi ikke bruger unødigt af de endelige ressourcer, vi har på brændstofområdet, og det har også den positive effekt, at vi opnår en CO₂-reduktion. Det er også billigere for forbrugerne, hvis der er en ordentlig, velorganiseret kollektiv transport. Det kan vi ikke have noget imod.

Men for Det Konservative Folkeparti er det også vigtigt at fastslå, at kollektiv transport ikke udelukker al anden form for transport. Det er et lille bidrag til den samlede transport, som jo omfatter andre former for individuel transport, cykel, gang, bil, knallert, motorcykel osv. Men fremkommeligheden er vigtig, og hvis vi har en ordentlig kollektiv transport, fremmer vi fremkommeligheden for de mange mennesker, og det kan Det Konservative Folkeparti kun være tilhænger af.

Den service, der ydes, er meget vigtig for, at befolkningen vil benytte den kollektive transport, og der har heldigvis været en god udvikling; der bliver investeret meget, det bliver attraktivt i fremtiden at bruge den kollektive transport, og det er vi tilfredse med.

Befolkningstætheden i København giver nogle særlige forudsætninger for ekstrainvesteringer her, og vi skal ikke lægge skjul på, at det støtter vi gerne, og der investeres da også allerede betydelige summer, som vi har hørt, i mange forskellige projekter.

Det, der er det svære ved den kollektive transport, er selvfølgelig at få et samspil, som passer flest muligt, for det er de færreste, der kan få et kollektivt transportmiddel, der går lige fra egen dør til arbejdspladsen og bagefter til daginstitutionen, eller hvor man skal hen. Det vil altid været et spørgsmål om at lave nogle trafikskemaer, hvor tingene passer optimalt sammen.

Det er jo også derfor, at der er en planlæggende myndighed, der sørger for at koordinere disse ting. Det er en svær opgave, men den løses rimelig godt og løses stadig bedre. Det er i al fald befolkningens reaktion, som vi oplever den. Hvor der for år tilbage var en betydelig offentlig kritik af HT, og det blev brugt som et almindeligt skældsord, så hører det heldigvis i dag til undtagelserne. Det hænger sammen med, at man opgav tanken om de store, monumentale trafikskemaer, som kunne det hele, og lagde tingene ud, udliciterede. Det er en lille succes-

historie for udlicitering, vi har at gøre med i den kollektive transport i hovedstadsområdet.

I 1994 er der blevet sparet omkring 300 mio. kr. Det har betydet, at man har kunnet fastholde kørselsudbudet, og man har kunnet udbygge serviceniveauet. Det er vi tilfredse med. Det har også sikret, at der stadig er en masse kollektiv transport, og at mange medarbejdere er knyttet dertil. Det skal vi ikke kritisere.

Udgifterne for ejerne er heller ikke steget, som de ville, hvis vi var fortsat i den gamle skure. Der er blevet råd til en række nyinvesteringer, som der ellers ikke var råd til. Det har betydet en fornyelse af busparken, og den vil fortsætte, og med den kundeorientering, der nu er lagt for dagen, med markedsundersøgelser og optagethed af at lave produktudvikling tror vi, at den del af den kollektive transport i hovedstadsområdet er inde i en rigtig god gænge.

Hvis vi ser på det, der har været rejst som et af problemerne – nok et af problem børnene endnu – så er det DSB, men der er dog også gode ting at nævne om DSB. Vi kan nævne de nye miljøvenlige S-tog. Det var ikke alle i denne sal, der var enige om, at vi skulle investere netop i dem, men de betyder rent faktisk, at der årligt vil blive forbrændt for 40 mio. kr. mindre brændstof. Det er et smukt tilskud til den CO₂-reduktion, som vi alle sammen her i Folketinget er optaget af at få gennemført.

Så har der været en debat omkring åbenhed, omkring licitationsmodeller, en interessant debat. Jeg tror, at man har valgt rigtigt med den model, man har valgt blandt de mulige, fordi man sikrer, at der er en sammenhæng i opbygningen og i de første års drift. Vi ser det som en stor gevinst, at når det her bliver udbudt, så har vi en opbygningsperiode og en 5-årig driftsperiode, og det vil sige, at der ikke er nogen, der vil gå hen og bygge sådan et system op, med mindre de også evner at bygge det.

Vi har sikret os i den prækvalifikation, der er foregået, at de selskaber, der kommer til at køre det her, de udvalgte selskaber, alle har den økonomiske baggrund for at løfte opgaven og klare de første år, også hvis der skulle komme lidt modvind på cykelstien. Det vil ikke give problemer i den her anledning. Det er vi godt tilfredse med.

Minimetroen kommer til at fylde noget i debatten i dag, kan man se af det, der er sket allerede. Jeg synes, det er glædeligt, at vi her, når vi udbygger en ny bydel, allerede har tænkt på den kollektive transport meget tidligt i pro-

cessen. Det gør, at man ikke hovsa-hovsa-hovsa bagefter skal finde ud af, hvordan vi egentlig klarer den kollektive transport. Det er yderst tilfredsstillende.

Det er også tilfredsstillende, at man benytter en teknologi, som på den ene side er kendt, afprøvet og fungerer flere steder og på den anden side er fremtidsorienteret og sørger for, at vi får store energibesparelser, optimal service og hurtige muligheder for omlægning, hvis trafikmønstret skulle ændre sig.

Vi skal så heller ikke bilde befolkningen ind, at det er et transportmiddel, der er beregnet til at tage en 5-10 m ned ad gaden. Nej, minimetro-systemet er beregnet på at flytte mange mennesker over lidt længere afstande. Det er dér, det har sin styrke, og det er derfor, man har lagt stationstæthed, som vi har set det.

Man har også gjort meget ud af at få knudepunkterne til at hænge ordentligt sammen. Der har også her været berørt en skepsis over for, om det er rigtigt gjort. Jeg har gjort mig den ulejlighed at kigge på nogle af tingene. Det er svært, når man ikke er fagmand på området, men jeg synes dog, at der tegner sig et billede af, at det er hurtigt at komme fra den ene transportform til den anden. Jeg tror, at det, vi skal lægge mærke til er fordelene ved minimetro-systemet, er, at afgangene er så hyppige, så man ikke skal stå og sige: Uh, jeg skal nå toget eller minimetroen her 5 minutter eller 7 minutter over, for ellers går der 20 minutter, inden der kommer en til. Sådan bliver det jo ikke. Man vil, næsten uanset hvornår det er i dagtimerne og aftentimerne, være sikker på kun at vente ganske få minutter; så det vil man ikke engang spekulere i køreplaner om. Det lover også godt.

Sluttelig skal jeg gøre opmærksom på, at vi er stærkt tilfredse med den produktudvikling, der også sker for de handicappede med indførelse af lavgulvbusser. Det er godt, at vi går i den retning. Det er dyrt for borgerne, ingen tvivl om det, men det er også sådan, at selv folk, der er meget lidt mobile, skal have en mulighed for at komme rundt og ikke skal være lænket til deres dagligstuestol. Det har vi ikke noget ønske om.

Der skal lyde ros til den form for udbygning, der er sket med telebusser, og vi ser frem til det udvalg, som indenrigsministeren nu skal ned-sætte som opfølgning på vores landdistriktdiskussion; der er jo også yderområder i hovedstaden.

Vi er tilfredse med, at der bliver lavet en udbygning, der også kommer til at gøre brug af

ny teknologi inden for hele området. Det tror vi er med til at gøre det mere attraktivt i årene fremover.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er jo godt at høre, at hr. Niels J. Langkilde er så tryk ved alt; det er så et af de tilfælde, hvor der ikke er tale om, at partiets interne kritikere bare har fået mundkurv på.

Jeg undrer mig stadig væk over, hvor hr. Jens Løgstrup Madsen er henne i dag.

Men hr. Niels J. Langkilde har været på vandkur og er blevet omvendt, og vi forstår nu, at han er blevet så omvendt, at han ikke skal have kontrol med noget som helst. Han er lige så tryk som fru Tove Lindbo Larsen og hr. Svend Heiselberg og hr. Ikast ved, at økonomi, det overlader man til dem, der har forstand på det, det behøver vi ikke at tage os af i Folketinget, det behøver vi ikke at tage ud i åbenheden, det har vi heldigvis folk til, og det er jo bedst, hvis det ligger henne hos dem, så vi slipper for at få ansvar.

En af grundene til, vi har stillet denne her forespørgsel, er, at vi vil sikre, at man ikke slipper for at få ansvar. Når der nu bliver stemt nej – og det kan jeg høre, mange af jer vil gøre – så kan vi vide bagefter, hvis det her går galt, at det har I ansvar for. Det er hr. Ikasts ansvar, det er hr. Heiselbergs ansvar, det er hr. Langkildes ansvar. Det er dem, der har sagt: Vi vil ikke kontrollere økonomien, vi vil ikke have kendskab til den, vi regner med, at det er det, vi har folk til, og det skal de nok tage sig af.

Jeg undrer mig stadig væk over, hvad der ligger i finansministerens svar til mig på spørgsmålet om EU-licitationen, hvor han skriver til sidst:

»Det kan tilføjes, at offentligheden vil få indsigt i resultatet af licitationen, når forhandlingerne er afsluttet.«

Betyder det, at vi får indsigt så tidligt, at der også kan reageres, hvis man ikke er tilfreds, hvis man siger, at det er for dyrt? Det er jo det eneste, vi kan kontrollere. Men det er altså også et spørgsmål om at have fagfolk til at kunne se på, hvordan det hænger sammen, netop fordi man har tre faser og ikke kun én fase i det her forslag. Derfor er det altså ikke nok, at man bare får et tal stukket i hovedet, fordi det indebærer så meget mere. Det er jo en af grundene til, at denne trefasevedtagelse er problematisk, og at man i stedet for skulle have taget én fase ad gangen.

Jeg vil så også sige til hr. Langkilde, at meget tyder på, at hr. Langkilde ikke så tit tager med kollektiv trafik, når han siger, at det går vældig godt i København, og selvfølgelig er det de dumme københavneres skyld, at de ikke sørger for at få gaflet pengene til sig, som de kan i Jylland. Faktisk er sagen, at hvis man kommer med de store fødelinjer ind til København i myndretiden, så er der simpelt hen overfyldt. Der er simpelt hen overfyldt, og man kan ikke være der, og det tager altså lang tid, før materialet bliver fornyet i det omfang, det skal, meget lang tid.

Og endelig vil jeg sige: Hvis vi skal have folk til at skifte fra bil til kollektiv trafik, så kan det ikke nytte noget, at de ikke kan blive i det samme transportmiddel, men skal skifte hele tiden. Det ved vi af erfaring, og det er en af grundene til, at det er så tosset, at minimotoen ikke kan snakke sammen med resten af den kollektive trafik.

Niels J. Langkilde (KF):

Fru Margrete Auken vil meget gerne tale om ansvar. Det er selvfølgelig Folketinget, der har det overordnede ansvar, ingen tvivl om det, og de partier, der har stemt for det her, er da dem, der er ansvarlige og står til regnskab for, hvad der kommer til at ske med det her projekt.

Vi har så uddelegeret en del af ansvaret, og i og med at man uddelegerer en del af ansvaret, og dem, man har uddelegeret ansvaret til, har en fornemmelse af, hvor man vil hen, så skal man jo ikke gå ind og overtage deres arbejde, for så er der ikke tale om nogen uddelegering. Det er jo selve kernen i den nye strategi, som jeg tror slår igennem mange steder i den offentlige sektor, det er tilliden til, at det at uddelegere, det at give folk ansvar, giver langt bedre resultater både i organisationen som sådan og over for kunderne. Der bliver en orientering mod kunderne i stedet for en orientering mod sig selv.

Den kollektive transport benytter jeg ikke ofte i myndretiden, for dér er det arbejdstid her på Christiansborg, det skal jeg gerne tilstå; men jeg kan da se af antallet af henvendelser, mængden af kritik, antallet af spaltemillimeter i pressen, at det oplagt går den rigtige vej.

Så vil fru Margrete Auken gerne have, at man kan sidde i det samme transportmiddel, fra man starter, til man slutter. Ja naturligvis, det er ideelt, men det er altså ikke virkeligheden for ret mange, når man på vej til arbejde skal aflevere et par børn i en daginstitution og skal handle

lidt på vejen hjem, bestemt ikke, og det klarer folk godt. Vi kan se på nogle af de nyudbygninger, der er kommet på HT-området, med ekspresbusserne mellem fingrene, at det er noget, folk har taget til sig, og det er da selvfølgelig, fordi det kun er en del af deres rejserute. De kommer hurtigere af sted på en del af ruten, og den sidste stump tager man så med anden form for kollektiv transport.

Vi er ikke nervøse for, at vi ikke alle sammen har en bus lige for vores egen dør. Hele hovedstaden ville blive plastret til med kollektiv transport, og det ville blive alt for stor en belastning af vejnet og miljø, hvis det skulle komme dertil.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Langkildes beskrivelse af, hvordan det er at rejse, er rigtig for så vidt angår mange mennesker, men hvis vi skal have bilisterne til at skifte over, så vil de i reglen ikke finde sig i at skulle skifte transportmiddel flere gange. Det ved vi.

Jeg vil gerne finde mig i det – det gør jeg også – og hr. Langkilde vil åbenbart også gerne. Fint nok! Men vi ved også af erfaring, at en af metoderne til at få dem til at skifte over, er, at det kollektive system er så bekvemt, at man ikke skal rundt fra det ene sted til det andet. Det ved vi. Så kan hr. Langkilde sige, at det må de så få lært, men da han ikke vil være med til at begrænse deres muligheder i andre henseender – det ved jeg han ikke vil – så kan det jo ikke nytte noget, at man står og siger: Det håber vi nok går godt.

Og så vil jeg lige sige, at når vi ellers udliciterer opgaver, så har vi jo budgetter, altså vi har nogle faste ting, vi ved noget om. Her er ikke noget budget. Her er ikke et vedtaget budget. Her er nogle løse overslag. Jeg håber da ikke, De Konservatives fremgangsmåde i øvrigt, når man skal have ting udbudt, vil være, at man så bare har det til at ligge sådan helt løst mellem fingrene, hvad det kommer til at koste.

Der er ikke noget vedtaget budget. Jeg har her et svar, som finansministeren har givet mig i februar i år. Her står der helt tydeligt, at det er et overslag. De 5,2 mia. er et overslag. Der er ikke tale om, at der er et vedtaget budget nogen steder. Det er jo en af grundene til, at det er lidt komisk at nævne revision, og at rigsrevision osv. skal kontrollere det, for det kan de først gøre langt på den anden side af katastrofen – hvis det altså bliver en katastrofe.

Jeg vil da godt lige høre: Det er jo så flot at sige: Ja, vi har ansvaret. Vi har set for mange ved en masse andre projekter bagefter sige: Nå, hvad rager det os, det gør jo ikke så meget, du er da helt til grin, hvis du tror, at et ord betyder noget. Det har det ikke gjort for mig i mange år; at høre hr. Heiselberg stå og snakke om ansvar i forhold til økonomiske projekter med sit store anlæg, det er jo høj komik. Jeg går ud fra, at hr. Langkildes holdning er den samme: at det er lige meget, bare vi kan sige et flot ord, der hedder ansvar, og så blive tykke i munden og så glemme det bagefter, når det kommer, for det er jo det, der sker.

Men her har vi ikke engang et budget.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg mener ikke, det er usædvanligt, at Folketinget siger: Her er der noget, vi gerne vil, og så må vi betale regningen for, hvad det koster inden for en given sum. Det er selvfølgelig navnlig tilfældet, når det ikke er hyldevarer. Hvis man går ned og køber en bunke papir eller 10 sporvogne af en bestemt slags, ja, så er det til at finde ud af, hvad prisen er; men der er altså ikke bygget mange minimetrosystemer i København.

Jeg kan nævne et andet eksempel, som jeg kender lidt til. Da man skulle lave TV 2, sagde man da, at man ville bruge så og så mange penge? Man fik nogle skøn fra Danmarks Radio, der sagde, at det nok kunne gøres for den og den pris. Det blev gjort meget billigere, og det var da dejligt. Men skulle vi have sagt, at folk var tvunget til at bruge så og så mange penge?

Nej, kom med et skøn, og så ser man, om tingene kører, eller vi skal rebe sejlene, eller vi skal gøre det modsatte. Det må vi selvfølgelig gå ind og tage ansvaret for, når vi ser den proces, og det er vi klar til. Hvis man kommer og siger til os, at det bliver et lidt stort beløb, så vil vi da hurtigt træde sammen med de andre forligspartier, og så tror jeg hurtigt, der bliver enighed om at sige: Så mange penge vil vi altså ikke ofre på det. Alle vores rådgivere, alle internationale rådgivere, har helt miskalkuleret her, så vi må revurdere det en gang.

Ja, det kan ske. Men ingen har ringet med stormklokken, efter de første tilbud er kommet ind. Hvorfor skal vi så bruge så mange timer på at diskutere disse her teoretiske spørgsmål? Jeg synes, det er lidt overflødigt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg hæftede mig ved hr. Langkildes »inden for en given beløbsramme«. Hvad for en beløbsramme? Hvad for en beløbsramme? 5,2 mia. kr. er det beløb, der har været anslået i sin tid i beretningen; men siden har man gjort, hvad man kunne for at sno sig ud af det beløb. Nu ved man det ikke, og det er det, som jeg har været meget betænkelig ved.

Og så kan hr. Langkilde sige, jeg da også er et forfærdelig mistroisk menneske, men som sagt bliver jeg ikke mødt med andet end smørrede grin, når jeg uden for denne her sal antyder, at der kan være kludder i det her foretagende. Jeg synes, at vi en gang imellem skulle føre den debat herinde og ikke bare grine ad alle mennesker, der vil have ansvar, når vi kommer udenfor, mens vi herinde fylder dem med ord, som vælter flommende ud over talerstolen.

Det er derfor, jeg godt vil have hr. Langkilde til at gå herop og fortælle, at når man f.eks. har lavet en lov herinde, hvor man tager hele fase-delen og vil have den igennem på én gang, så bliver det meget, meget svært at se, hvad der er hvad, sådan at når vi får beløbene ind, så kræver det meget stor ekspertise at kunne vurdere dem og at kunne gå ned i det og se, hvad det er for noget, man har aftalt. Det er ikke noget, som jeg ville være i stand til, og det ville hr. Langkilde heller ikke være i stand til på stedet.

Så kan vi håbe på, at direktøren og de andre siger: Jamen vi vil sige til med det samme, hvis det her går galt. Jeg er selvfølgelig forskrækket, når jeg hører, hun siger, at hun ikke kan garantere, at det her holder. Så bliver jeg lidt forskrækket. Og jeg blev da meget forskrækket, da jeg hørte finansministeren sige: Bare det er robust. Hvad vil det sige? Der er en statsgaranti bag ved det her, og der er ingen andre end os, der er herinde, der behøver at være ansvarlige.

Og så er det altså, vi beder om at få adgang til at se, hvad det her koster, og dér er det altså ikke nok, at vi får de her forsikringer. Derfor vil vi gerne have en instans, der er uafhængig – også af Ørestadsselskabet – til at kigge på det. Man skal også tænke på, at der er mange ting, der ligger forude, som de her forskellige selskaber skal have ud i udbud. Det er svært at være en vurderende instans, hvis man selv har mulighed for at gå ind i det senere hen. Derfor skal vi have en helt uvildig instans til at gå ind i det.

Jeg er faktisk temmelig lamslået over, at man i hvert fald ikke får at bud på, hvordan det så kan blive gjort, men at man bare siger: Vi har tillid til, at det nok skal gå.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg prøver én gang til: Hvis vi ikke havde tillid til finansministeren, og hvis vi ikke havde tillid til Ørestadsselskabet, så havde vi rejst ministerstorm eller noget, der mindede om det; men vi har faktisk tillid til dem. Vi har tillid til den procedure, der er gået i gang, og vi har jo netop valgt en udbudsrunde, hvor vi nok siger, at et vist minimum skal opfyldes, men denne her udbudsrunde giver mulighed for kreativitet for dem, der giver et bud på, hvordan man skal løse minimetrosystemet.

Jeg vil ikke stå her på Folketingets talerstol og begrænse den kreativitet. Jeg vil heller ikke anbefale andre at gå op og sige: 6 mia. kr. og ikke én krone mere. Så vil mange af dem, der sidder og forhandler med Ørestadsselskabet i øjeblikket, sige: Næe ja, det kan vi så godt putte i skuffen, den dér lidt mere spændende model, vi har udviklet, tør vi sandelig ikke introducere på nuværende tidspunkt.

Vi er midt i en forhandlingsfase. Lad de folk, der har fået ansvaret, have det og lad dem arbejde i ro og fred. Så kommer de med et resultat, så ser vi på det, og så vender vi tommelfingeren opad, eller også vender vi den nedad.

Formanden:

De næste korte bemærkninger kommer efter fru Vibeke Peschardts ordførertale, men der bliver rigelig plads til dem. Ordførerne skal også have ordet.

Vibeke Peschardt (RV):

Tak! Hvis man ser på SF's forespørgsel og sammenligner den med det stillede dagsordensforslag, må man sige, at forespørgslen er væsentlig bredere, end dagsordensteksten lægger op til, idet det, der er lagt op til her, jo i virkeligheden er, at vi skal diskutere økonomien i minimetroen. Der havde ellers været god lejlighed til, hvis man havde tid og lyst, at tage hele hovedstadsreformproblematikken op, men den debat foregår i øjeblikket andre steder ude i byen.

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at Det Radikale Venstres folketingsgruppe ikke har været inderlige tilhængere af hverken projektet om Ørestaden eller dette projekt. Vi har ikke

stemt for projekterne, og at jeg – oven i købet ved en stedfortræder – her fra talerstolen har udtalt mig positivt om dele af baneprojektet har ikke rokket ved den radikale gruppes holdning til sagen.

Vi tager imidlertid til efterretning, at projekterne er en realitet, som vi ikke har mulighed for at ændre meget ved.

Det er klart, at både den fysiske planlægning og trafikplanlægningen på Amager er en utrolig væsentlig del af det samlede trafikbillede i hovedstaden. Der bor 170.000 mennesker på øen, og det er kun en brøkdel af dem, der arbejder dér. Det vil sige, at der er masser af pendlere til og fra, og de stiller selvfølgelig deres berettede krav til den kollektive trafik.

Som det er nu, planlægges den i hovedstadsområdet af en række samarbejdende interessenter, HT, DSB og amterne – der er p.t. fem, der har amtsstatus, og det vil der nok være nogle år endnu, i hvert fald til efter 1998, hvor udredningen om opgavefordelingen mellem stat, amter og kommuner kommer på bordet.

Med hensyn til Transportrådets indsats i en sag som denne er det vores opfattelse, at Transportrådet for længst kunne og burde have været rådspurgt, hvis der i Trafikudvalget havde været flertal for det. Det er mig bekendt ikke efterprøvet. Transportrådet er nedsat som en uvildig instans for at kunne bedømme projekter af denne type på et tidligt tidspunkt, og det havde været godt, om man havde haft sådan en uvildig vurdering at støtte sig til. Nu synes jeg, det er lidt sent. Det forlyder, at kontraktunderskrivelsen vedrørende banen er nært forestående.

Økonomien er overslagsmæssigt fastlagt i hvert fald på papiret. Tiden vil vise, om tingene kommer til at hænge sammen. Det er et meget langsigtet projekt, vi står med, og ingen ved jo præcis i dag, hvordan grundsalget vil udvikle sig, mens det er ret sikkert, at staten kommer til at lægge ud for finansieringen.

En del af forespørgslen går på, om der er sammenhæng i den kollektive trafik i Københavnsområdet. Det synes jeg der er. Man kan diskutere, hvordan den er blevet til, og om det er sket på den rigtige måde, men nu får vi en kollektiv trafikforbindelse til Amager i form af en metro. Det er trods alt godt, ligesom det er godt, at vi snart vedtager en projekteringslov for Frederikssundbanen, at DSB fornyr sin S-togspark for 9 mia. kr., at vi får tog fra Kastrup til Hovedbanen osv. osv.

Der er et betydeligt liv i hovedstadens kollektive trafikplanlægning efter mange års stilstand. Det er også tiltrængt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Ja, fru Vibeke Peschardt må undskylde, men det bliver så ikke specielt til hende. Jeg var glad for denne tale i forhold til den, vi hørte under førstebehandlingen af Enhedslistens forslag i sin tid, hvor jeg var noget paf.

Men jeg må dog sige til fru Vibeke Peschardt, at jeg selvfølgelig er forskrækket over, at man ikke som regeringsparti, endda med Økonomiministeriet under sig, er lidt mere interesseret i, at man får offentlig, demokratisk kontrol med det – det plejer heller ikke at ligne Det Radikale Venstre – at man dog ikke kan sloges for det i hvert fald i denne her fase.

Og her kommer jeg altså til den diskussion, jeg har med hr. Langkilde. Der er ingen af os, der på noget tidspunkt har sagt, at man kunne gå ind og forhandle under en udbudsfasen. Det ved vi godt man ikke kan. Det er simpelt hen et spørgsmål om at få adgang til at se, om økonomien holder sammen. Hvad er det for noget, vi har med at gøre?

Så siger man, at det kan vi ikke gøre i forløbet, sådan som man har lavet det dér forhandlede udbud, som vi har fået. Det kunne man altså med Storebæltsforbindelsen osv.; men o.k., så har vi så valgt den metode. Jeg ville godt have set, hvordan korrespondancen med EU-Kommissionen er blevet til, men det er en anden side af sagen. Nu er det den. Så kunne man dog godt have bedt om, når det så var færdigt, og inden der blev skrevet kontrakter, at der var mulighed for at vurdere det.

Hr. Langkilde sagde lige, at så vil vi se på det. Hvem er »vi«, der vil se på det? Er det hr. Langkilde, der vil kigge med sine kyndige øjne på, om det tal ser rigtigt ud? Ih, det lyder betryggende, hvis der ikke er andre end hr. Langkilde! Ja, ikke fordi hr. Langkilde ikke er glimrende til det, hr. Langkilde skal lave, men han skal vel ikke lave det, han ikke har forstand på, og jeg har heller ikke forstand på det. Det har man ikke, hvis man bare hører det på denne måde; det er en meget, meget vanskelig proces at se, hvad det her drejer sig om.

Så jeg beklager, at selv Det Radikale Venstre i dag siger, at det her med åbenhed og ansvar, og hvad tingene kommer til at koste, har vi folk til.

Jan Køpke Christensen (FF):

Jeg vil først sige, at med hensyn til de overordnede principper i forbindelse med den kollektive trafik er Fremskridtspartiet af den opfattelse, at det da er udmærket med kollektiv trafik, men at man også må betale den reelle pris, og det gør man ikke i dag; det samme gælder for den sagskyld privatbilismen. Det er altså stadig væk vor principielle holdning.

Hvad angår debatten her i dag, skal der ikke herske nogen tvivl om, at Fremskridtspartiet hele tiden har været imod Ørestaden, og vi er enige i det, der her er fremført af fru Margrete Auken. Det er sjældent, at jeg kan erklære mig enig med fru Margrete Auken, men der er altså nogle synspunkter, som vi er enige i i Fremskridtspartiet: man skal naturligvis undgå, at økonomien løber løbsk. Det er efter Fremskridtspartiets mening i hvert fald noget af det centrale, og vi skal naturligvis have hånd i hanken med, hvad det er, der bruges på netop *også* det her område.

Når jeg siger også, er det også en bemærkning til hr. Langkilde fra Det Konservative Folkeparti, som jo helt klart her fra talerstolen sagde, at man ikke var økonomisk ansvarlig. Der blev klart og tydeligt meddelt, at bare man havde økonomien inden for en given ramme, og så måtte man, efter at det nu var udbygget, se sagen an.

Jeg mener, at det er et problem, men det er jo ikke noget nyt for Fremskridtspartiet, at man gang på gang har set, at når det drejer sig om offentlige projekter, så er man økonomisk uansvarlig.

Derfor er vi faktisk enige i den dagsorden om økonomien, der er foreslået af SF og Enhedslisten. Vi mener ikke, at der er nogen, der kan have noget imod, at man ser meget nøgternt på, hvad der skal bruges af økonomiske ressourcer til det, vi her taler om. Så en uvildig undersøgelse af økonomien er naturligvis noget, som Fremskridtspartiet støtter, og vi vil stemme for dagsordenen.

Jeg skal ikke forlænge debatten meget mere, men bare som sagt erklære, at vi enige i, at Folketinget naturligvis skal have det økonomiske ansvar. Vi har det økonomiske ansvar, og man må også vise det ansvar ved, at der, som det blev sagt, er en given ramme, som man arbejder inden for. Man erklærede altså også fra Det Konservative Folkeparti, at det var helt i orden, men man kan så ikke dernæst, altså efterfølgende, sige, hvor denne beløbsramme så faktisk

skal være. Det synes vi er meget, meget betænkeligt.

Fremskridtspartiet støtter altså dagsordenen.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg tror såmænd, at de organisatoriske redskaber til at gennemføre en sammenhængende planlægning af hovedstadens trafik er til stede, sådan som trafikministeren også fremlagde det. Om ikke andet vil det nye samarbejdsorgan mellem de tre organisationer, der står for den kollektive transport i København, og Trafikministeriet og de fem kommunale instanser kunne fungere sådan, hvis der altså er vilje til det.

Problemet er nok snarere, at der ikke er konsekvens i den førte trafikpolitik. Når man i alle målsætninger arbejder for at styrke den kollektive trafik, men med alle beslutninger reelt trækker i en anden retning, ja, så kommer det ikke til at hænge sammen.

Man kan minde om udvidelsen af Helsingørsmotorvejen, der efter asfalmagernes eget skøn sender yderligere tusind biler ind i København. Man kan minde om Havfruetunnelen, der i disse dage verserer som et højt trafikministerielt ønske med den dertil hørende økonomi og politiske ressourcer. Det projekt har jo netop til formål at bringe så mange biler som muligt til Amager. Der er som altid en tendens til at glemme, at de biler, man graver ned ét sted, altså kommer op et andet sted.

Har man virkelig ikke en forståelse for, at et sådant projekt også har indflydelse på, hvor mange der har tænkt sig at køre med bil til Amager, og hvor mange der har tænkt sig at køre med minimetroløbet?

Jeg har arbejdet i 25 år for en kollektiv trafikbetjening af Amagers befolkning, så det er ikke det, der er min indvending imod minimetropjektet. Min indvending går på, at projektet har valgt en linjeføring, der ikke betjener Amagers befolkning, og på, at det er for dyrt ud fra den betragtning, at der ikke er afsat ubegrænsede midler til Københavns kollektive trafik.

Det er min bekymring, at det er for dyrt, men det er svært at vide det, da vi ikke ved, hvad det kommer til at koste. Og her er min bekymring også med de trafikinitiativer, der i øvrigt tages, at prognoserne for passagertallet og dermed for driftsrentabiliteten er alt for optimistiske.

Det, vi derfor taler om i dag, er nok så meget metoderne til fordeling af de knappe ressourcer, der er afsat til den kollektive transport i København.

Jeg har meget stor fidus til HT's letbaneplan, men jeg kan forudse, at der ikke bliver politisk flertal for penge hertil, hvis minimetroudgifterne løber løbsk.

Og dér vil jeg så gerne sige, at det ikke alene er et spørgsmål om kontrol, som vi jo får at vide er til stede, og mulighederne for kontrol, men nok så meget om konsekvens. Vi har alt for ofte set, at der er en overskridelse af budgetter, og det kan udløse et stort eller lille fy, men det får ikke nogen konsekvenser. Når anlægget er færdigt eller i fuld gang, ja, så er det jo for sent, siger man.

Det kan vi jo nok også komme til at opleve her, og derfor er det utrolig frustrerende altid at få at vide, at forslagene bliver stillet på et galt tidspunkt. Vi er enten for tidligt på den, fordi man ikke kender den endelige udformning, og så er der så mange ting, som man ikke kan forudse. Eller også – sekundet efter – er vi for sent på den, for nu er projektet vedtaget. I det her tilfælde er vi ude på det helt rigtige tidspunkt, nemlig før kontrakterne underskrives.

Det her projekt er jo i lighed med så mange andre et koste hvad det vil-projekt, som ikke er modtagelig for kritik. Men så var det faktisk en lille smule bedre, hvis det så var dét, man sagde, og at det var dét, man kom og lagde frem: Det her projekt vil vi have under alle omstændigheder og uanset, hvad det koster. Men resultatet bliver formodentlig nok snarere en hvad sagde vi-debat om et par år, i hvert fald hvis der sker det, som vi forventer: at den fremsatte dagsorden stemmes ned af regeringen og de borgerlige.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministrene for besvarelsen, hvor der jo var en del både om planlægningen og økonomien.

Vi må fra Dansk Folkeparti sige, at vi selvfølgelig går ind for, at der skal være en god kollektiv trafik. Vi går også ind for, at der skal være muligheder for en god privat trafik. Derfor er vi ikke med, når man favoriserer den kollektive trafik – enten ved at lade den få billigere olie eller lavere skatter eller ved på andre måder at subsidiere den for ligesom at gøre det sværere for privatbilismen.

Vi hører altså ikke til de partier, der vil være med til at opsætte bomme rundt om alle storbyer og hindre, at bilerne får lejlighed til at køre i byerne. Vi går heller ikke ind for, at man nødvendigvis skal bygge store parkeringshuse i

periferien af de store byer. Og vi går heller ikke ind for, at man skal have så høj en parkeringsafgift, at ingen har råd til at komme ind i byen.

Vi mener tværtimod, at der må være mulighed for borgerne for at vælge frit, om man vil benytte sig af den kollektive trafik, eller man vil benytte sig af sin private bil. Og i hovedtræk går vi ind for, at man skulle forbedre forholdene for privatbilismen. Vi mener f.eks., at det vil være en fordel for samfundet, hvis man gav større muligheder for, at folk kunne erhverve sig nye biler, som er miljøvenlige, og som er sikrere end dem, der kører på vejene nu. Og det gør man altså ikke, så længe man beskatter bilerne så kraftigt, som tilfældet er nu.

Så mener vi, når der er en kollektiv trafik, at det bør være sådan, at flest mulige går over til at være privatdrevne. Det har vist sig i mange byer i Danmark igennem mange, mange år, at bus-trafikken er blevet udmærket drevet af private firmaer. Det viste sig også, at mange ruter i hovedstadsområdet kørte bedre og billigere, end HT gjorde i mange år. Nu er det så desværre sådan, at det meste er blevet offentlig styret og offentlig dirigeret. Det mener vi ikke er særlig godt.

Det ses også inden for skibsfarten, hvor man har set, at der har været færgeselskaber, der har taget to eller tre gange så høje priser, som de behøvede. Vi har senest set det på HH-linjen, hvor vi nu har fået åbnet for konkurrence, og det vil formentlig betyde, at priserne bliver halveret. Det er endnu et godt eksempel på, at sådan nogle ruter bør drives af private.

Det samme gælder taxa- og busselskaber. Der lægger man også mere og mere over til at være offentlig styret og ejet; det vil vi selvfølgelig bekæmpe mest muligt.

Det, vi altså går ind for, er valgfrihed. Det er da helt i orden, at man udbygger den kollektive trafik, men man burde i større udstrækning køre den som privat. Vi er godt klar over, at der vil være nogle steder i Danmark, hvor man ikke kan få overskud, f.eks. på en sejlroute til en af de små øer, men så må man gøre det, at man går ind og laver en licitation, hvor man siger: Hvor meget skal rederiet have for at sejle til den pågældende ø efter de og de sejlplaner? Og det er helt givet, at det også ville være billigere, hvis det var privat. Sådan vil det også være i Stor-københavn, og sådan vil det være alle steder inden for den kollektive trafik.

Der er foreslået en dagsorden af Enhedslisten og SF, og når man umiddelbart ser på teksten, så

burde man kunne stemme for en sådan tekst. Det, vi imidlertid har imod den, er, at man her siger, at regeringen skal foranledige, at Transportrådet skal lave en uvildig undersøgelse. Når man foreslår en sådan dagsorden, så er det normale jo, at man opfordrer regeringen til at komme med et forslag til, hvordan den eventuelt vil nedsætte en sådan gruppe, og hvilket kommissorium den skal have.

Vi mener, det er for stift at sige, at det lige præcis er Transportrådet, der er bedst til at undersøge en sådan sag, og derfor kan vi ikke stemme for den foreslåede dagsorden.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Det er ikke fordi, debatten har fremført så mange nye synspunkter omkring Ørestaden; det har ikke været det dominerende, og det kunne man måske heller ikke forvente.

Jeg forstod, at fru Margrete Auken på et tidspunkt var meget generet af, at trafikministeren og jeg afstemte nogle informationer her nede for talerstolen. Det overraskede mig i og for sig, at det generede fru Margrete Auken, for jeg ikke har haft noget indtryk af – ej heller i denne debat – at fru Margrete Auken hører efter andre end sig selv.

Det er blevet sagt af fru Margrete Auken, at der i forhold til det svar, jeg havde afleveret i Folketinget til hr. Stefan G. Rasmussen, skulle være begået noget nærmest ulovligt eller forkert omkring formuleringen. Det fremgår af Ørestadsselskabets udtalelse, at Transportrådet er inviteret til at gennemgå beslutningsgrundlaget. Og så tilføjer jeg – det tror jeg ikke fru Margrete Auken fik med i sit citat – at jeg ikke på den baggrund finder anledning til yderligere at anmode Transportrådet om en vurdering af den bybanetype, som Ørestadsselskabets bestyrelse har valgt.

Det forholder sig som oplyst. Der er fra selskabets side givet en invitation til Transportrådet til at gennemgå beslutningsgrundlaget. Det er der så ikke blevet fulgt op på fra Transportrådets side. Men der er ikke nogen forkerte informationer i det, jeg har svaret hr. Stefan G. Rasmussen.

Så synes jeg også, at det er en mærkelig, skal vi sige selektiv fortolkning af det, der er blevet sagt af Ørestadsselskabets direktør omkring økonomien, hvor man tager det til indtægt for, at vi nok får et helt andet økonomisk resultat, end nogen havde forestillet sig.

Så vidt jeg har forstået, har direktøren, inden hun kendte noget som helst til tilbudene, udtalt, at hun ikke på forhånd kunne garantere, at tilbudene holdt sig inden for det anlægsoverslag, som selskabet og dets rådgivere har udarbejdet.

Et anlægsoverslag udarbejdes på grundlag af et detaljeret projekt og erfaringer med priser på alle ydelser, herunder den øjeblikkelige markedsituation. Det sidste forhold er imidlertid vanskeligt at vurdere. Prisen på levering af en minimetro er meget afhængig af, hvor mange og hvilke banesystemer der for tiden udbydes over hele verden. Men jeg mener ikke, at det ville være muligt hverken for direktøren eller for nogen anden at garantere, hvilke tilbud selskabet vil modtage, og om de vil holde sig inden for anlægsoverslaget. Det er det, man bruger udbudsrunderen til at finde ud af.

Margrete Auken (SF):

På en måde er jeg meget godt tilfreds med, at vi har haft denne her debat. Det ser ganske vist værre ud, end jeg havde ventet. Jeg hører nemlig efter, hvad der bliver sagt. Selv når finansministeren står og mumler heroppe, så hører jeg efter; det kan være en hård opgave, men jeg gør det.

Og det har faktisk været en grim oplevelse at blive klar over, at så at sige ingen – bortset fra Fremskridtspartiet og Enhedslisten og så SF selvfølgelig – før man binder sig, er optaget af at få indsigt i, hvad det her kommer til at koste. Finansministeren er heller ikke. Finansministeren står jo nu og siger, at det kan man ikke vide. Jeg håber selvfølgelig, at finansministerens folk er kompetente nok til at finde ud af det, inden kontrakten bliver underskrevet. Jeg er ikke sikker, for det er, sådan som finansministeren selv meget udmærket beskrev det, hamrende indviklet. Så jeg er ikke sikker på det.

Det er, som fru Jette Gottlieb sagde: Det her projekt vil man så åbenbart have, koste hvad det vil. Og så kan vi jo kun håbe på, at man så *også* vil fastholde, at der skal blive penge til alle de andre gode ting, der skal ske i København. Men jeg har ikke hørt nogen sige heroppefra, at vi selvfølgelig skal have de andre ting, og at det hænger sammen.

Man har sagt: Det skal det nok komme til, det håber man da, der er mange gode planer, der sidder fornuftige mennesker, der ikke er nogen partier, der går imod osv., osv., osv.

Men vi har brug for helt fast og sikkert at få at vide, at uanset om det her løber løbsk, så vil vi

få de andre ting. Eller også at man siger: Hvis der er noget, der tyder på, at det løber løbsk, så vil vi standse det. Men så ved jeg bare ikke, hvordan man vil få at vide, om det løber løbsk, for vi får åbenbart ikke den åbne procedure, som burde have været fuldstændig selvfølgelig i det her forløb.

Lige til den dér oplysning, som finansministeren kom med, om, at Transportrådet åbenbart ikke har villet lave den undersøgelse. Det synes jeg simpelt hen er mærkeligt. Transportrådet plejer altid gerne at ville lave en undersøgelse, men de skal selvfølgelig have en henvendelse. Det er klart. Og nu står så påstand mod påstand om, hvorvidt de har fået en sådan. Det må vi så spørge Transportrådet om. For de kan jo ikke gå i gang med sådan noget, hvis de ikke har fået en rigtig henvendelse. Det er for betændt for dem at gå ind i det, hvis man ikke har bedt dem om det. Det ved finansministeren, og det ved alle andre herinde også godt.

Så synes jeg stadig væk, at der er et stort område, som ligger hen, men det er jo selvfølgelig også bare almindelige københavnere, det går ud over, nemlig det dér med dræningerne, og hvad det kommer til at koste.

Jeg håber da ikke, at det, at man ikke har talt om det, betyder, at man synes, det er o.k., at det bare er overladt til privatretlige søgsmål. Det vil jeg da godt spørge hr. Langkilde om, det vil jeg gerne spørge hr. Heiselberg om, og det vil jeg godt spørge fru Tove Lindbo Larsen om. Er det tilfredsstillende? Selv om det bare er nogle små københavnere, der bare sådan tilfældigvis bor dér, hvor man dræner, er det så tilfredsstillende, at man overlader hele historien til privatretligt søgsmål? Og hvad vil det komme til at koste? Det synes jeg egentlig også kunne være meget rart at få at vide.

Og så til allersidst: Jeg er selvfølgelig glad for, at formanden for statsrevisorerne, hr. Ivar Hansen, nu sidder på formandsstolen og lytter, uden at han kan blande sig i, hvad der foregår, for jeg går ud fra, at det må optage statsrevisorerne, at et flertal i Folketinget nu siger: Vi ved ikke, hvad det kommer til at koste. Vi har ingen budgetter. Vi har ingen faste beløb på noget som helst. Vi agter ikke at få indsigt i, hvad det kommer til at koste, før der skrives kontrakter. Vi har tillid til, at Ørestadsselskabets egne udpegede kontrolorganer er gode nok. Og så har vi i øvrigt en statsgaranti på hele beløbet. Det burde også være en sag for vores statsrevisorer, men det kan jeg ikke få svar på nu, og det skal jeg

heller ikke. Det er blot en påmindelse om, hvad det her kan betyde.

Hvis det er denne her taktik, som vi ser nu i dag, der skal til at herske fremover, når det er meget store anlæg, der skal vedtages, så lover det jo herligt for Folketingets omgang med de store økonomiske projekter.

Og så ikke mere nu. Jeg ville være glad, hvis jeg kunne få svar på det ene spørgsmål om dræningerne, og så må resten blive taget, som det nu kan.

Jeg vil lige sige til hr. Ole Donner, at det ikke er vores tanke ligefrem at lave en stor udviklet undersøgelse; det er ikke tanken, at der skal laves en ny undersøgelse.

Vi har faktisk Transportrådet til at vurdere den slags ting. Det er det, det er etableret til, og det er det, vi betaler dem for at kunne, og derfor undrer det mig, at de ikke har villet lave den oprindelige vurdering af beslutningsgrundlaget. Det undrer mig meget, at det skulle være Transportrådet, der ikke havde villet. Vi har foreslået, at de kigger på økonomien i det, fordi det er dér, vi har vores så at sige indlysende folk til at lave den slags.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Fru Margrete Auken stillede et enkelt spørgsmål omkring en eventuel grundvandssænkning, og jeg måtte opfatte det som et spørgsmål om, hvad der sker.

Så vidt jeg er orienteret og har ladet mig orientere, har Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse rettet en kritik mod nogle af de punkter på grund af nervøsiteten for konsekvenserne. Jeg har så bedt om at få udarbejdet et større svar. Svaret overbeviste mig, og jeg har ikke hørt videre derfra.

Jeg kan sige, at situationen er den, at man har lagt overordentlig vægt på at gardere sig på det område, og det er Det Konservative Folkeparti helt enig i. Vi kan ikke acceptere, at det halve af Københavns gamle huse synker i knæ eller noget i den retning, og at man begynder at få råd i de bærende konstruktioner, overhovedet ikke.

Vi er også godt klar over, at vi betaler ganske mange penge for det, og at det er meget kompliceret, hvordan det skal gøres. Og det er et af de steder, hvor man selvfølgelig venter og ser de udspil, man får fra entreprenørerne: Hvilke kreative udspil er der? Derefter vurderer man. Og det er helt oplagt, at der skal ligge en garanti

for, at hvis der er noget, der går galt – lad os sige, at der går hul på en af tunnelerne, det har vi dog oplevet andre steder, og der også skulle fosse meget vand ind osv. – så ved enhver, hvad der skal gøres, så der lynhurtigt kan gribes ind og situationen stabiliseres.

Jeg tror, at man har været meget optaget af det problem, ligesom jeg kan forstå, fru Margrete Auken er det.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Man fik jo faktisk et lille indblik i forbindelse med Nationalbankbyggeriet i sin tid. Så det burde være noget, vi kunne få styr på. Jeg ved ikke, om hr. Langkilde kan huske det – på det tidspunkt var han ikke så tit i København – men det var sådan, at dengang Nationalbanken blev bygget, da alt var vedtaget, men hvor der endnu ikke var flyttet en tagsten på det gamle Havnegadekvarter, da kom nogle af dem, der havde lidt begreb om, hvordan København så ud nedenunder, og sagde: Stop, stop, stop. Det her går galt, for man sænker grundvandsstanden og alt det der.

Og så i stedet for at sige tusind tak og tak for advarslene, og det var vel nok et held osv., så sagde man, næsten som vi også kan komme til at opleve det nu her: Det er for sent. Og så pillede man Havnegade ned, drænedede og byggede Nationalbanken, og nu er der jo et kæmpearbejde med at pilotere og reparere de steder. Og det her bliver jo altså meget større. Så man kan godt få et indblik i det.

Jeg mener, at i netop den model, der ligger i svaret til hr. Langkilde, som jeg jo har læst, er der for meget lagt over til de mennesker, der har de huse. De skal forinden vide, at de er i denne her situation. De skal forinden have vurderet – i øvrigt af Ørestadsselskabet – hvordan der ser ud, og så spørger jeg hr. Langkilde: Er det her en fuldstændig betryggende måde at gøre det på? Er det betryggende for de mennesker, der kan blive berørt af udgravningerne?

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg synes, det er en meget betryggende måde, det foregår på. Man har netop taget ved lære af, hvad der skete ved Nationalbankbyggeriet, og Det Konservative Folkeparti ønsker bestemt ikke noget, der minder om en gentagelse af det. Det vil være meget dyrt for Københavns gamle boligmasse, som vi alle sammen ønsker at beva-

re. Det kunne man se af den store kulturmiljødebat, vi havde. Så der er lært af det. Der er taget hånd om, at de ting ikke gentager sig. Der kan selvfølgelig altid komme noget uforudset. Det vil der ske i ethvert byggeri, men på det her område skulle det være søgt minimeret mest muligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Som tidligere meddelt finder afstemning om det fremsatte forslag om motiveret dagsorden først sted ved Folketingets møde tirsdag i næste uge.

Den næste sag på dagsordenen var:

23) Første behandling af lovforslag nr. L 254: Forslag til lov om ændring af lov om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde.

Af kirkeministeren (Birte Weiss).

(Fremsat 24/4 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg har fået oplyst, at skatteministeren er fungerende kirkeminister i denne sag.

Forhandling

Frederik Nørgaard (S):

Den igangsatte revision af den færøske kirke-lovgivning omfatter otte love, hvoraf de syv allerede indeholder hjemmel til at kunne sættes i kraft på Færøerne ved kongelig anordning. Forslag til kongelig anordning vedrørende disse lovforslag forventes forelagt for Lagtinget i den samling, som påbegyndes den 29. juli 1996. Lovforslaget skal gøre det muligt, at Lagtinget også kan behandle et forslag om, at folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde indgår i den samlede lovrevision. Herved sikres, at Lagtinget kan tage stilling til den samlede revision af den kirkelige lovgivning på Færøerne, der som sagt ventes at finde sted i løbet af sommeren og efteråret 1996.

Det skal vel også siges, at da det færøske kirkegårdsvesen drives af de kommunale myndigheder, vil lovforslaget her kun få betydning for selve kirkebygningerne.

Vi kan i Socialdemokratiet anbefale og støtte forslaget og er indstillet på at medgive det en hurtig sagsbehandling.

Bodil Thrane (V):

L 254 er et lovforslag, der beder om en tilladelse til en kongelig anordning, sådan at loven om kirkegårde kan blive behandlet i Lagtinget på Færøerne og dermed træde i kraft. Nu er kirke-lovgivningen på Færøerne jo ikke det mest kry-stalklare i denne verden, og enigheden om samme kirke-lovgivning er måske heller ikke så kry-stalklar, som man umiddelbart kan se i lovforslaget, men hvis alle disse enigheder, der er præciseret heri, står til troende, så vil Venstre medvirke positivt til, at vi får en meget hurtig sagsbehandling.

Torben Rechendorff (KF):

Jeg havde egentlig besluttet mig for, at der ingen grund var til at sige andet, end at Det Konservative Folkeparti støtter det foreliggende lovforslag, men den omstændighed, at skatteministeren er fungerende kirkeminister, kunne jo godt få mig til at stille en række nærgående spørgsmål omkring kirkeordningen på Færøerne, men det vil jeg nu undlade. Det er storebededagsaften. Vi støtter forslaget.

Margrete Auken (SF):

Det er dog sjældent, at man sådan kan blive ledt i uføre af den konservative ordfører. Fristelsen er stor. Der er faktisk noget at kigge på, men det lader vi så være med.

Og jeg vil så sige, at ved det her lovforslag, er vi jo i den morsomme situation, at der oven i købet er lavet betænkningssudkast, inden vi har haft førstebehandling. Det siger jo noget om, hvilke forventninger Kirkeministeriet og Folketinget har til den her sagsbehandling, og jeg har ingen planer om at lægge nogle hindringer i vejen for en endog særdeles hurtig behandling igennem Folketinget.

Poul Nødgaard (DF):

Jeg kan også sige som hr. Rechendorff: Hvis skatteministeren lover, han ikke lægger flere byrder på os, så skal jeg også undgå at gå ind i nogle detaljerede spørgsmål. Vi kan støtte det her forslag, og vi håber, det kan få en meget hurtig gang gennem Folketinget.