

riater og købe ydelser hos hinanden inden for det kommunale system, så man fastholder, at første administrative ligningsinstans er inden for kommunerne.

Jeg mener ikke, at den retssikkerhedsgaranti kun kan opnås ved, at man henlægger sekretariatsbehandlingen til de regionale kontorer; det er jeg ikke overbevist om. Jeg mener godt, man kan lave konstruktioner, som tilgodeser retssikkerhedssynspunktet, selv om man holder det inden for det kommunale regi. Jeg føler mig ikke overbevist om, at man nødvendigvis skal inddrage regionskontorerne som sekretariatsbetjenere for ankenævnene.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1717

28) Til finansministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at København er den eneste storby, der planlægger en udbygning af det kollektive trafiksystem med en minimetro, medens alle andre byer planlægger andre systemer?«

Margrete Auken (SF):

Når man stikker næsen og øjnene ned i beslutningen om minimetroen, så må jeg måbe. Den er uden sammenhæng med HT's øvrige planer, den er hamrende dyr, og så vidt jeg ved, er den også uden brugbare forbilleder i Europa. Den ligner ikke de andre systemer, der er dér, snarere et skræmmebillede. Der er mig bekendt ingen andre, der har fundet på at bygge videre med sådan noget på baggrund af de erfaringer, man har.

Jeg vil gerne spørge, om finansministeren, som jo har et væsentligt medansvar, i og med at man også kan have økonomi i det her, om han er opmærksom på, at det er en ganske enestående beslutning, vi åbenbart skal hænge på i Danmark.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Det er da rigtigt, at jeg ved at have Ørestadsloven under mine vinger kan siges at have et ansvar her, men jeg støtter mig – måske lidt i modsætning til fru Margrete Auken – i høj grad på sagkundskaben.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Ørestads-selskabet, der oplyser følgende:

»Det kan ikke bekræftes, at København er den eneste storby, der planlægger en udbygning af det kollektive trafiksystem med minimetro. Det er rigtigt, at København er den eneste by, der anvender begrebet minimetro om sin bybane, men eksempelvis kaldes Docklandsbanen i London, som kommer tæt på det i København valgte system, for en lightrail.

Metrosystemer er altid individuelt tilpasset den enkelte bys behov; sådan vil det også blive i København. Minimetroen i København bliver et lille, let tog med korte vogne, der kører hurtigt og ofte helt adskilt fra den øvrige trafik. Toget er, som det er en selvfølge i et moderne tog, fuldautomatisk og kører førerløst.

Københavns minimetro er med andre ord et system, hvor omkostningerne er søgt minimeret, og hvor dimensionerne og udformningen er tilpasset trafikopgaven for dermed at opnå det bedste serviceniveau.

Dette er helt i overensstemmelse med, hvad der sker i andre lande. Ved stort set alle nye metroanlæg forbedrer og optimerer man konstruktionerne til de aktuelle behov og muliggør automatisk kørsel.

Eksempelvis er alle 13 metrolinjer i Paris siden 1961 løbende blevet omstillet til automatisk kørsel, hvor førerløs drift er mulig. Og den 14. nye metrolinje, der åbner i 1996, indrettes til automatisk og førerløs drift. Også størrelsen af vognene på de 13 linjer er indrettet, så de imødekommer den enkelte linjes behov. Det samme ser man på metrobanen i Lille.

Endvidere sker der eksempelvis både i Lille, Docklands, Vancouver en udbygning af det eksisterende minimetronet, mens Toulouse netop har taget et nyt lignende system i brug.«

Margrete Auken (SF):

Det er klart, at hvis man kalder alle metroer for minimetroer og får udvandet begrebet gevaldigt, således som ministeren her gjorde, så bliver svaret selvfølgelig, at det laver man mange steder.

Det er et lidt mere veldefineret begreb på de steder, hvor man har den. Ministeren nævnte Docklands. Mig bekendt fungerer Docklands ikke ret godt, og mig bekendt er det ikke noget, der bliver udbygget i øjeblikket.

I Lille udbygger man letbanen – ikke metroen; det har man opgivet at gøre. Det er for dyrt, siger man. Så det er letbanen, man udbygger i Lille.