

Socialdemokratiet, at man nok skal sælge de dér grunde engang, men at man selvfølgelig ikke kan gøre det, før planerne er lagt, jamen herregud, den har man da hele tiden kendt, men man har alligevel opereret med et budget, der rummer 150 mio. kr. for grundsalg i Ørestaden.

Det prøver man så nu at løse ved at sælge nogle helt andre grunde, som slet ikke har noget med det smør at gøre, og det vil jeg da specielt bede De Konservative og Venstre om at forholde sig til: Er det noget, man som forligspartner kan stå model til, at man inddrager nogle helt andre grunde for at redde økonomien i noget, som man altså ikke kan få til at løbe rundt?

(Kort bemærkning).

**Peter Christensen (S):**

Jeg vil kun ganske stiltfærdigt sige til fru Jette Gottlieb, at året 1996 ikke er udløbet endnu.

**Hans Christian Schmidt (V):**

Da vores ordfører på dette forslag ikke kan være til stede, skal jeg på dennes vegne komme med følgende bemærkninger til beslutningsforslaget:

I henhold til Ørestadsloven er det bestyrelsen, som træffer valget af letbanesystem. Venstre agter ikke at blande sig i, hvilket system bestyrelsen vælger. Valget af det mest optimale system er i sidste instans efter vores opfattelse en teknisk og ikke en politisk beslutning. Valget er altså bestyrelsens, og den har også ansvaret.

Venstre finder det dog vigtigt, at bestyrelsen overholder de udbudsbestemmelser, som er fastsat i Ørestadsloven, og vi har med beklagelse konstateret, at der er rejst tvivl, om bestyrelsen har overholdt Ørestadslovens udbudsbestemmelser og de udbudsbestemmelser, som følger af EU-retten.

Vi vil gerne sige, at det ikke er acceptabelt, hvis bestyrelsen ikke har overholdt disse udbudsbestemmelser. Derfor vil Venstre rejse dette spørgsmål over for partierne bag Ørestadsloven for at få klarhed over det problem.

Det er også vigtigt for Venstre, at staten og Københavns Kommune som ejere af det interessentskab, som Ørestadsselskabet er, har en stram styring af selskabets økonomi. Venstre føler sig ikke helt overbevist om, at staten lever op til sit ansvar på dette område, men vi forventer det og vil selvfølgelig, når vi finder det nødvendigt, stille de relevante spørgsmål.

**Niels J. Langkilde (KF):**

Der er nogle forligspartier bag det her forslag – Venstre, De Konservative, Socialdemokratiet og CD – og Det Konservative Folkeparti står her som altid bag de forlig, vi har indgået, og jeg synes, at ministeren på fremragende vis har anskueliggjort en lang række af de problemer, der er ved det pågældende forslag.

Jeg tror, at det her forslag og det engagement, som Enhedslisten sammen med andre lægger for dagen i spørgsmålet om Ørestaden, måske i bund og grund skal forklares ved den dybe mistro, man har til selskabsdannelser, i at tingene lægges ud til virksomheder, der kører mere som private virksomheder. Heri skal man nok se en del af den dybe mistro, der er til systemet.

Siden vi drøftede det her sidst i Folketings-salen, har jeg haft mulighed for at komme ud og se noget af det, vi har snakket om, og jeg må sige, at jeg har tidligere, når vi har talt om minimetroer, nok talt lidt mere, som den blinde taler om farverne. Jeg har haft den fornøjelse selv at være i Vancouver og set sky train-systemet, og jeg må sige, at jeg derovre blev overbevist om, hvor glimrende et system det er. Forholdene er selvfølgelig ikke sammenlignelige, men det er oplagt, at mange af de beretninger, der har været om de forskellige minimetrosystemer, i al fald ikke er hundrede procent korrekte alle sammen.

Der er ingen tvivl om, at vi her har et system, der i befolkningens øjne er attraktivt, i og med at det transporterer store menneskemængder meget hurtigt. Der er ikke noget sammenstød, som jeg så andre steder, i Calgary f.eks., mellem light rail og den almindeligt kørende trafik. Man er fri for de uheldsmønstre, der er, og jeg synes på mange måder, at det var en god oplevelse.

Derudover har man ved det system – når vi nu tænker meget i den CO<sub>2</sub>-belastning, som er i mange trafiksystemer – sådan som jeg kunne se det umiddelbart, mulighed for at minimere systemets miljøpåvirkninger, fordi man hele tiden kan optimere driften ved at sætte flere eller færre vogne i drift. Hvad der er langt vanskeligere med et lightrail-system, hvor man skal have mennesker ud hele tiden. Her kan man ikke sætte tingene i gang fra det ene øjeblik til det andet.

Med hensyn til budgetter: Når man laver store, nye projekter er der altid visse risici. Det er ikke nogen kunst at få folk til at holde budgetter, hvis man bare gør dem tilstrækkelig store, men det er jo ikke Det Konservative Folkepartis for-