

mål at gøre budgetterne så rigelige, at enhver tænkelig begivenhed kan komme ind i dem.

Vi har ved andre store bygningsopgaver set, at man støder ind i uforudsete ting, netop fordi det ikke er masseproduktion. Fordi man ikke bygger minimetroer overalt i Danmark hvert femte år, er der selvfølgelig nogle usikkerhedsmomenter, der kan gøre, at et budget kan svinge lidt den ene eller den anden vej, ligesom den almindelige økonomiske udvikling i samfundet kan gøre.

Med hensyn til selve beslutningsforslaget er man vildt ambitiøse med, hvor meget man kan få for pengene i det lightrail-system. Kilometerprisen vil jeg gerne se dokumenteret, men jeg tror nu alligevel ikke, at det er muligt for forslagsstillerne.

Man kan også undre sig over, at et parti som Enhedslisten – De Rød-Grønne er så optaget af at bringe den kollektive transport så langt ud, at man også vil køre måske helt ind i fuglebeskyttelsesområder på Sydamerger. Jeg ved ikke, om det er en service, der er specielt lavet for ornitologerne i København og omegn, men det kunne man da uddybe.

Margrete Auken (SF):

Jeg har også kørt i mange lækre metrosystemer rundt omkring i verden, hvor trafikken var voldsom og bebyggelsen meget tæt; hvor der var højhuse over det hele og man var lykkelig over, at man overhovedet kunne komme frem, fordi der var kaos på overfladen. Sådan er der jo overalt i de systemer. De byer ligner slet ikke København; Vancouver ligner ikke København. Vancouver har en helt anderledes tæt bebyggelse, end København har. Den er udpræget til meget store massetransporter, og jeg tror ikke uden videre, at nogen af os for alvor ønsker at København skal laves om til dette.

Man kan diskutere, om det er en ønskelig udvikling, men jeg erindrer f.eks., da jeg stod med en tidligere direktør fra DSB i Paris – vi var der med Jernbanerådet – og vi så Goncourt-tårnet, og så sagde han, at det er sådan noget, man kan bygge, når man har en metro. Man kan selvfølgelig være ked af, at vi ikke kan bygge Goncourt-tårnet i centrum af København, men det er altså det, der bl.a. sker ved det, fordi man ikke har de dér enorme muligheder for massetransporter. Jeg tror ikke, det bliver følgen af minimetroen. Jeg tror ikke, vi begynder at bygge højhuse, men det siger jo så bare noget om, at nu bygger man altså metro om ikke ligefrem på bar

mark så i hvert fald i en helt anden type byggeri, og derfor er det bare på den baggrund forholdsvis usammenligneligt.

Jeg vil også godt sige, at mig bekendt har man jo stoppet det. Jeg ved godt, at hr. Langkilde siger, det er, fordi der er kommet socialdemokrater til efter de borgerlige. Jeg er ikke stensikker på, at det er grunden til, at man har stoppet det. Men det har man altså mig bekendt. Jeg kan have uret.

Så lige den sidste ting også til hr. Langkilde: Jeg tror ikke, at der i forbindelse med direktivet er nogen, der har prøvet at snyde nogen, og jeg vil godt kigge på det igen. Det har ikke været min tanke. Fejl er fejl. Man laver ikke sådan noget med vilje. Det overrasker mig, vil jeg så bare lige sige, for mig bekendt er forsyningsdirektivet beholdt forsyningselskaber. Og i øvrigt er selskabet ikke et forsyningselskab. Det er ikke dets hovedformål at være et forsyningselskab. Men det kan vi jo kigge på i denne sammenhæng. Det kunne jo også godt være, at der var lavet fejl andre steder. Det kan også være, det er i orden. Det skal ikke være det, vi får det til at hænge op på i dag.

Det afgørende for mig er for det første, at vi nu har både direktørens og ministerens ord for, at budgettet ikke hænger sammen. Det synes jeg er interessant.

Så har vi det, som fru Jette Gottlieb trak frem med, at man skal til at inddrage andre grunde i det.

Så har vi en hel masse ubelyste spørgsmål – også af teknisk art – dræningen f.eks., at man skal til at grave i undergrunden? Hvem ejer i øvrigt Københavns undergrund? Og man skal til at dræne dernede. Vi ved, hvad der skete på hele Holmens område, da man drænedes til Nationalbanken. Man kunne sige: Det tager vi afslappet, det er godt med lidt beskæftigelse, hvis vi skal ud og lave ekstra piloteringer og sådan nogle ting. Men hvad sker der i grunden? Det er jo meget rart lige at få det at vide.

Jeg kan huske omkring Nationalbanken, da var alting besluttet, men der var i og for sig ikke flyttet en mursten eller en tagsten fra det gamle Havnegadekvarter, da man kom og fortalte, at det her ville ske, og så i stedet for at sige: Tusind tak for advarslen, så sagde de: Det er for sent. Så gik de ellers i gang, og nu går man jo i gang i det område dér, fordi den er gal.

Men jeg synes, det alvorligste i hele dette problem er, at København og Amager ikke får et system, der virker. Det er det alvorligste i det.