

Hvis jeg forstod finansministeren korrekt, var der indtil dags dato ikke solgt en eneste kvadratcentimeter jord i Ørestaden, og det var jo altså solgt af denne jord, der skulle betale for hele fatamorganaet. Så meget taler for, at det falder til jorden.

Så kan vi vel sige, at Folketinget ikke har bestemt banesystemet. Og det mener jeg heller ikke er hensigten. Det er vel det, vi har en bestyrelse til. Det er jo også sådan, at hvis vi skulle lave en rutebilstation, et torv eller nye vejanlæg inde i Aalborg eller Århus centrum, så vil vi jo heller ikke sidde og diskutere det her fra talerstolen. Det vil vi overlade til de enkelte byråd.

Når det er sagt, så skal det så også siges, at hvis det var sådan, at Århus, Aalborg eller Odense skulle lave sådan nogle projekter, så blev det nok også skatteborgerne i disse kommuner, der kom til at betale, og det er selvfølgelig derfor, vi diskuterer det lidt nøjere her, fordi staten er banken for projektet.

Hvis jeg skulle nævne lidt om selve beslutningsforslag nr. B 97, vil jeg sige, at intentionen i pkt. 1 har jeg da sympati for. Også det, som står som intention i pkt. 2. Pkt. 3 er lidt værre, for der siger man jo så, at baneetableringen ikke er afhængig af jordsalg, og at der må bruges op til 2,6 mia. kr., og det er jo så også statskroner her. Hvis vi sammenligner med en anden by i Danmark, så vil det jo også være kommunale kroner i denne by.

Vi kan sige, at det, bestyrelsen har besluttet, er, at det skal være en minimetro, og det betyder jo så – så vidt jeg kan vurdere – at næsten hele København skal graves op ligesom af muldvarpe. Og vi ved, hvad konsekvensen er, når man graver andre steder, for grundvand osv. Jeg ved godt, at vi har dygtige ingeniører og arkitekter osv., men jeg vil godt garantere for, at det, jeg siger nu, kommer til at stå i de grønne eller røde bøger dernede, og det bliver, at der bliver masser af uforudsete udgifter til revnede slotte, huse osv. Mange af vores huse herinde i midtbyen er jo 200-300 år. Der er masser af problemer, man ikke i projekteringen kan tage højde for, og det kommer til at stå i bøgerne, og det er helt sikkert, at om 10 år vil man kunne bekræfte, at det var tilfældet.

Derfor har jeg sympati for, at man laver minimetroen om til en slags sporveje. Sporveje – dér kan man lave om ved linjeføringer, dér kan man lave om på banelegemet uden at forrykke og grave hele København op, og ligeledes har jeg en formodning om, at det kan laves lidt mere

brugervenligt – altså at folk kan stå på i gadehøjde osv.

Så er der måske nogle, der vil sige: Jamen en metro kan gå direkte fra Hovedbanegården til lufthavnen og tilbage igen uden stop og deslige. Ja, det er der faktisk ikke noget nyt i. For alle vi, der bruger lufthavnen sådan en par gange om ugen, ved jo, at der, hver eneste gang vi lander i et fly, står en bus udenfor, og den kører jo rent faktisk direkte fra lufthavnen og til Hovedbanegården, og man kan også komme den modsatte vej. Så dér behøver man altså ikke at lave et nyt ledningssystem. Det er faktisk allerede nu muligt at stå på en bus i lufthavnen og komme til Hovedbanegården.

Hvem bruger det? Der er ingen af os herinde, der bruger det. Vi tager taxa, og det gør for øvrigt også den største del af de handelsreisende, eller hvem nu der kommer fra de jyske provinser og skal ind til hovedstadsområdet. Så det med, at vi skal ofre en masse milliarder på at udvide den kollektive trafik, er vi ikke så særlig opsat på.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil ikke takke hr. Aage Brusgaard for hans bemærkninger om den kollektive trafik, men jeg vil meget gerne takke for den liste over uforudsete problemer ved metroen, som han remsede op, og jeg vil føje en enkelt til: Hvad med de uforudsete mængder af forurenede jord? Hvor skal de deponeres? Jeg kan afsløre, at der ikke vil blive plads til dem på Prøvestenen. Der ligger 72.000 m<sup>3</sup>, som Øresundsforbindelsen har gravet op og lagt derud.

(Kort bemærkning).

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

Jeg fik ikke svaret fru Margrete Auken for et øjeblik siden, da hun kommenterede, at man nu var stoppet med at udbygge systemet i Vancouver. Det er i overvejelsesfasen, men det er ganske rigtigt, der er kommet nyt bystyre eller regionsstyre – jeg er ikke helt opmærksom på, hvem det er, der har myndigheden på det område – og der er udsigt til, at man ikke forlænger det yderligere; det er blevet forlænget i flere omgange. De udvidelser, der er sket ude i mere villaprægede områder, har været en succes for banen, og det er sådan, at af de kollektive trafiksystemer, der fungerer i området i dag, er det det, der forrenter sig afgjort bedst. Det tror jeg også vil være tilfældet, hvis vi får det i hovedstaden.