

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Først lige til hr. Aage Brusgaard. Jeg er da også tilfreds med listen. Jeg tror, at hr. Aage Brusgaard vil komme til at opleve samme frustration, som vi andre oplever, nemlig at man ikke får svar på spørgsmålene. Der er en række problemer, spørgsmål bliver sendt til Ørestadsselskabet, og så får vi sådan noget tilbage, hvor man næsten ikke kan se en hånd for sig, men hvor man konkluderer til sidst, at alt er i orden, og det har vi bare værsgo at regne med.

Hvor skal man gøre af jorden, og hvad skal der ske med udgravningerne, osv., osv.? Hvad betyder hele den sydgående bane? Kommer der overhovedet en station ude i Kastrup til minimetroen? Det er heller ikke klart endnu. Det indgår jo i allerhøjeste grad i trafikberegningerne, at det skal med den vej rundt også. Så der er meget at tage fat på.

Så vil jeg sige til hr. Niels J. Langkilde, at præcis det argument er jo det interessante. Det er klart, at i en by som Vancouver, som får lov til at udvikle sig vildt på overfladen eller har gjort det i forvejen, dér kan man heller ikke få andre systemer til at virke. Dér ville busserne da aldrig kunne virke, fordi de ikke kan komme til dér. Overfladetrafikken bliver så lukket, at bussystemerne ikke vil være brugbare.

Det er derfor, vi alle sammen kører i metro, når vi er ude at rejse i disse byer, medmindre vi altså har meget god tid eller har så fine fornemmelser, at vi ikke kan køre med kollektiv trafik. Det er der jo en del, der har og derfor skal køre i bil, uanset hvor meget, de sidder fast på vejen ind, og, som vi jo også fik fint beskrevet af hr. Aage Brusgaard før, hvis vi ikke får gjort et eller andet med fradragssystemer osv., så vil alle de mennesker, som ikke selv betaler deres rejser og ikke selv betaler deres transport, blive ved at tage bil og taxa ind, for det har vi jo set så mange eksempler på. Vi får da ikke folk til at bruge de systemer, medmindre man stopper det. Men det er jo en anden side af sagen. Jeg ved ikke, hvad man skal kalde den sygdom, som gør, at man tror, at det går ud over éns værdighed, hvis ikke man kører i sin egen bil eller i en taxa.

(Kort bemærkning).

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

Jamen Vancouver har da bussystemer, der fungerer, men det er da klart, at når man har et trafiksystem, der ikke kommer og stopper ved hver eneste vejoverskæring, ikke skal tage hen-

syn til andre end sig selv, så bliver det da noget, der kører mere flydende, noget, der kører mere effektivt, noget, der af forbrugerne opleves som mere attraktivt. Jeg synes, det er dramatisk ærgerligt, at de partier, der måske allermost kæmper for kollektiv transport, er dem, der så vil stikke en kæp i hjulet på noget af det, der måske kommer til at køre allerbedst. Man gæver virkelig ikke sin egen sag på den måde.

Derudover kan man ikke få andet end en fornemmelse af, at fru Margrete Auken slet ikke ønsker folk ind til Københavns centrum; det må man konkludere.

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Niels J. Langkilde var i en af sine korte bemærkninger så venlig at sige undskyld for, at han havde regnet CD med som grundlag for denne lovgivning om Ørestaden. Det er sandelig ikke hans fejl. Det er faktisk min fejl, så det er mig, der skal sige undskyld, fordi jeg den 23. november 1995 i debatten om regeringens forslag om ændring af baneforløbet fik sagt, at vi fra CD's side beklagede, at vi havde stemt for i sin tid – med mange forbehold, men alligevel. En kær og kompetent sjæl har gjort mig opmærksom på, at enten har jeg ikke gjort mit forarbejde, mit hjemmearbejde godt nok, eller jeg har husket forkert, fordi der en overgang var en anden ordfører på i sin tid, i 1992. CD stemte blankt til forslaget og er derfor ganske korrekt heller ikke med i følgegruppen. Det vil jeg bare hermed have oplyst og beklage, at jeg har vildledt nogle.

Må jeg så sige til hr. Peter Christensen, der talte om manglende tillid til selskabet: Jeg hører ikke til dem, der har manglende tillid til de personer, der sidder i selskabet, men det er jo et anlægsselskab, som har den opgave at anlægge den så at sige under alle omstændigheder. Det kan ikke, skal ikke og forventes ikke at have den neutralitet og objektivitet, som et departement ville have, til at vurdere de skift, der sker over de mange år, indtil årtier, der skal hengå, før det projekt er blevet til noget. Derfor mener jeg altså, at det er barokt, som det ligger.

Som jeg var inde på før i min korte bemærkning efter finansministerens svar – og jeg skal understrege, selv om det burde være overflødig, at mine bemærkninger ikke var møntet på finansministerens person, men på hans embede – er det altså uden fortillælde, at vi her diskuterer et gigantisk trafik anlæg, og hvem er det så, der svarer? Det er finansministeren. Skal det så i