

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal samtidig oplyse, at hvis der fremsættes forslag om motiveret dagsorden til forespørgsel nr. F 48, vil afstemninger om et eller flere sådanne forslag blive udsat til Tingets næste møde, tirsdag den 7. maj 1996.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.02

Mødet genoptages kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Forespørgsel nr. F 48:

Forespørgsel til finansministeren og trafikministeren:

»Hvilke initiativer vil regeringen tage for at sikre en sammenhængende planlægning af hovedstadens kollektive trafikudbygning, herunder betjeningen af det centrale Amager, at sikre offentlighed om beslutningsgrundlaget, inden beslutningerne tages, samt demokrati i beslutningsprocessen og at sikre åben og gennemsigtige licitationer og uvildig økonomisk kontrol af projekternes forudsætninger og gennemførelse, herunder af minimetroprojekterne?«

Af Margrete Auken (SF) og Steen Gade (SF). (Forespørgslen anmeldt 16/4 96. Fremme af forespørgslen vedtaget 23/4 96).

Begrundelse**Margrete Auken (SF):**

At Københavns kollektive trafiksystem har det svært, har længe været kendt, og talrige tilkendegivelser fra næsten alle politiske partier har

også givet næring til håbet om, at det snart bliver bedre, og at staten nu for alvor vil investere i Københavns trafik.

Hvis København skulle have det samme til sin trafik pr. indbygger som det, f.eks. Nordjylland har fået, så det meget lyst ud. Men hittid har der været en afgrund mellem de smukke ord og virkeligheden.

Der har været mange planer, også planer om sammenhæng i trafikudbygningen. Faktisk troede en del af os, at HT's plan fra 1992 var sandheden nærmest, ikke bare i kvalitet, men også i virkeliggørelse.

Hvad der har truet den, er først og fremmest de alt for mange myndigheder, der har trafikplanlægningskompetence i hovedstaden. At der er mange, betyder nemlig ikke, at det, der foregår, bliver tilsvarende mere kompetent – tværtimod.

Men vi troede alligevel, at det ville lykkes denne gang. I hvert fald regnede de fleste vel med, at den ulyksalige beslutning om Ørestaden og dens banesystem i det mindste ville blive koordineret med resten af trafiksystemet i København, ligesom man vel også tog det som en selvfølge, at en af de mest presserende opgaver: betjeningen af Amagers trafikbelastede områder, vil få højeste prioritet.

Mange blev derfor forbløffede, da man i huj og hast, og uden at de andre parter var ordentligt informeret, traf beslutning om minimetroen. Det var uden sammenhæng, Amagers problemer var stadig ikke løst, og det var umuligt for offentligheden at få indseende med, hvad der foregik, skønt alle de penge, der skal bruges, er offentlighedens. Og meget tyder på, at økonomien braser sammen.

Finansministeren virker ikke, som om det er hans ansvar, selv om det altså er hans, idet det altså er vores penge, der skal bruges. Og hverken det trafikmæssige eller det økonomiske synes nødvendigvis at vedkomme ham, selv om det altså nu helt sorterer under ham. Det er alt sammen vældig betryggende!

I SF gør vi os ikke mange illusioner om, at det bliver meget bedre på disse punkter i dag, men vi har stadig væk så meget tillid til andre i Folketinget, at vi alligevel regner med, at vi kan nå frem til i det mindste at sikre os og offentligheden, at pengene ikke bindes til dette tvivlsomme projekt, før man har haft lejlighed til at kontrollere økonomien i det.

Når direktøren selv tilkendegiver, at hun ikke kan garantere, at budgettet holder, er det altså