

jekter, som allerede er nøje belyst i diverse udvalgsarbejder. Såvel planlægningen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet som udbygningen heraf sker i dag på et tilfredsstillende og sammenhængende grundlag.

Hvad angår betjeningen af det centrale Amager, er der, så vidt jeg ved, ikke inden for de nærmeste år nye planer i forhold til de vedtagne Ørestadsbaner og i forhold til det forsøg med højklasset busbetjening af bl.a. Amagerbrogade, det såkaldte priobusforsøg, som HT og Københavns Kommune støttet af Trafikministeriet for tiden arbejder med.

Jeg skal slutte med at sige, at HT i efteråret 1993 fremlagde en vision om indførelse af letbaner i København og siden har arbejdet videre med tanken.

I forlængelse heraf er der nu igangsat et nyt samarbejde mellem HT, DSB, Ørestadsselskabet, Trafikministeriet og de fem kommunale og amtskommunale enheder, der skal overveje, hvordan en fremtidig udbygning af det kollektive trafiknet i hovedstadsområdet ud over de allerede vedtagne Ørestadsbaner kan tænkes. Der skal både ses på mulighederne for forbedring af busbetjeningen, etablering af eventuelle letbaner, udbygning af minimetroen og kombinationer heraf. Arbejdet er som sagt netop startet, og arbejdsprogrammet er ved at blive fastlagt.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Trafikministeren har nu redegjort for, at der allerede eksisterer en sammenhængende planlægning af hovedstadens kollektive trafikudbygning.

Jeg vil følge det op med nogle konkrete bemærkninger om minimetroprojektet og om spørgsmålene om den demokratiske beslutningsproces, offentlighedens inddragelse, åbne licitationer og en uvildig kontrol af projekterne.

Først vil jeg erindre om, at Ørestadsprojektet er vedtaget af et flertal i Folketinget efter en behandling, der varede et år, og at der under behandlingen var rig lejlighed til at debattere projektet. Det var der mange, der benyttede sig af, og det førte også til væsentlige ændringer i projektet. Bl.a. blev linjeføringen ændret, så banen kommer til at betjene langt hovedparten af de tætte bydele på det centrale Amager.

Efterfølgende har projektet været til debat her i Tinget fire gange: dels i forbindelse med de to gennemførte ændringer af loven, dels i forbindelse med Enhedslistens forslag til ændret linjeføring.

Den ene af de gennemførte ændringer havde form af en teknisk lovændring, og den anden byggede i høj grad på resultatet af den offentlige debat, som Ørestadsselskabet gennemførte i forbindelse med helhedsplanen for Ørestaden, en debat, der som bekendt førte til en væsentlig grønnere plan end oprindeligt fastlagt.

Københavns Kommune har også flere gange haft både Ørestaden og banen ude til offentlig debat: første gang i forbindelse med »Kommuneplan 93«, derefter i 1995 som oplæg til et tillæg til kommuneplanen om Ørestaden og minimetroen og endelig her i 1996 som en høring om forslaget til kommuneplantillægget.

Det skal også understreges, at de undersøgelser, som Ørestadsselskabet har udarbejdet, er offentligt tilgængelige, og at de har været det, siden de blev udarbejdet. Dette er både pressen og alle andre, der henvender sig til selskabet, blevet oplyst om. Det har dog ikke ført til, at Ørestadsselskabet er blevet overrendt. Ifølge de oplysninger, jeg har, har man faktisk kun hørt fra en enkelt af dem, der offentligt har kritiseret selskabets beslutninger, og det var i øvrigt ikke en politiker.

Ud over at stille undersøgelsesmaterialet til rådighed for interesserede har selskabet afholdt udstillinger og borgermøder og et utal af møder med interesserede grupper, både lokale og generelt interesserede og både organisationer og individuelle borgere.

Selskabet har også haft møder med alle berørte naboer, og det har etableret en informationsbutik på Amagerbrogade, hvor alle kan komme og få oplysninger.

Det er alt sammen ikke mere end rimeligt, og det er i hvert fald vanskeligt at påstå, at Ørestadsselskabet er specielt lukket.

Derfor mener jeg, at man kan konkludere, at beslutningerne om Ørestadsprojektet har været underkastet en demokratisk beslutningsproces både landspolitisk og lokalpolitisk, at der har været en høj grad af åbenhed om selskabets undersøgelsesmateriale, og at der har været en omfattende offentlig debat om projektet.

Med hensyn til spørgsmålet om åbne eller gennemsigtige licitationer er jeg nødt til at gøre det klart, at en licitation ikke er nogen debat, hvor offentligheden skal have indflydelse på resultatet. En licitation eller en udbudsforretning er en økonomisk og teknisk konkurrence mellem en række virksomheder eller grupper af virksomheder, som tilbyder at løse en given opgave.