

På denne baggrund mener jeg ikke, at der er behov for yderligere økonomisk eller teknisk kontrol af projektet.

Så selv om jeg er klar over, at fru Margrete Auken kender andre eksperter end dem, vi kender, mener jeg således ikke, at der sammenfattende er behov for, at regeringen tager nogen af de foreslåede initiativer, al den stund der allerede for det første er sikret en sammenhængende planlægning af hovedstadens kollektive trafikudbygning og for det andet er offentlighed og demokrati i beslutningsprocessen og uvildig kontrol med projekternes forudsætninger og gennemførelse.

Jeg mener desuden fortsat, at licitationer og udbud skal følge de gældende EU-regler og dansk lovgivning og i øvrigt foregå så professionelt som muligt, både for at man kan få de bedste og billigste projekter til gavn for borgerne, og for at man kan give de deltagende erhvervsvirksomheder en fair behandling.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg vil takke for besværelserne. Det er jo en gang imellem trygt og godt at vide, at man ikke bliver overrasket.

Trafikministeren gennemgik alle de planer, der foreligger, og dem kendte jeg godt. Der er ingen steder nogen sammenhæng mellem dem, og vi er således lige vidt med hensyn til, hvordan tingene faktisk kommer til at hænge sammen. Det kan vi så se frem til senere, hvis der bliver penge til det.

Med hensyn til åbenheden vil jeg sige til finansministeren, at på de afgørende punkter er der jo ikke åbenhed. Man kan ikke få aktindsigt, og der har ikke været tale om, at man kunne komme til det. Jeg har lige talt med ingeniørerne, og de har fået afslag på deres ønske om åbenhed på alle de vigtige punkter. Så åbenhed kan man jo ikke sige at der er.

Og det med kontrollen skal jeg komme tilbage til, men der er i hvert fald ikke tale om en kontrol, der ligger i det danske folks demokratiske strukturer. Under hele forløbet ligger den andre steder.

Så jeg synes ikke, det er særlig betryggende.

Men lad mig i alt fald foreløbig sige, at en af de overordnede forudsætninger for, at den kollektive trafik i København kan komme til at fungere tilfredsstillende, er, at planerne lægges af

én instans – en instans, der er kvalificeret og kompetent – at det sker i fuld åbenhed med demokratisk kontrol, og at der er rimelige bevilgninger til det.

Ingen af delene er tilfældet nu.

F.eks. planlægger man flere systemer, der har svært ved at fungere sammen på selve det fysiske niveau med hensyn til anlæg og materiel.

Derudover er der kludder med hensyn til stationer og terminaler og med hensyn til økonomien, og der er altså stadig væk kulsort lukkethed omkring det mest ambitiøse projekt, når vi fra glansbillederne kommer over til, hvad det faktisk kommer til koste, og det projekt er i øvrigt vedtaget uden en solid koordinering.

Finansministeren talte flere gange om de mange debatter, der har været, men det var jo om Ørestadsprojektet, og på det tidspunkt opererede man også med en letbane osv. Da var minimitroen ikke vedtaget. Den kommer pludselig op på et møde, hvor nogle vigtige mennesker ikke var til stede.

Og DSB har været tydeligt skeptiske. Det var de i hvert fald på det møde, der blev holdt på Frederiksberg Rådhus.

Men HT har åbenbart fået besked på at holde en meget lav profil, men har dog nu igen med gribende ukuelighed fremlagt letbanepåbudsplaner for at løse de stadig uløste problemer på Amager.

Oprindeligt var det meningen, at Transportrådet skulle vurdere hele beslutningen. Jeg henviser her til finansministerens svar af 2. februar 1995 på spørgsmål nr. S 746 fra hr. Stefan G. Rasmussen, hvor finansministeren udtrykkeligt siger, at Ørestadsselskabet har indbudt Transportrådet til at vurdere beslutningsgrundlaget. Men Transportrådet er altså ikke blevet indbudt. Jeg har tidligere spurgt hvorfor, og nu vil jeg igen bede finansministeren om svare mig på spørgsmålet. Det er bare for at fortælle, hvordan det foregår her.

Der er også nogle i SF, der synes, projektet er godt, men de fleste af os er dog dybt skeptiske over for det og forundrede over, at man i København går helt andre veje, når man skal løse trafik- og miljøproblemer, end man gør i andre sammenlignelige storbyer i Europa. Vi ville meget hellere have haft det projekt, som vi alle sammen troede vi fik, nemlig den plan om en letbane, som HT havde i begyndelsen af 1990'erne.

En letbane er nemlig en elegant og smidig løsning, der til og med rent fysisk kan samarbejdes med S-banerne. Den kan både køre i tunne-