

Det er vigtigt, at vi politikere f.eks. gennem kollektive trafikplaner, rammeplaner for DSB og lovgivning vedrørende Øresundsforbindelsen udstikker de overordnede rammer for grundig planlægning af bl.a. hovedstadens kollektive trafikudbygning.

I forbindelse med spørgsmålet om demokrati i beslutningsprocessen og åbenhed i licitationen vil jeg gerne understrege, at vi i Venstre finder det afgørende, at befolkningen deltager aktivt i den politiske debat, og at folk derfor også bliver informeret om, hvad der foregår i det politiske liv. Det er dog ikke det samme som at kræve åbenhed i licitation. Her må jeg give finansministeren ret i, at en licitation ikke er et offentligt debatforum, men en seriøs konkurrence mellem nogle virksomheder, der byder på en given opgave, hvilket selvfølgelig også gør sig gældende for licitation ved Øresundsforbindelsen.

Jeg vil derfor her tilføje, at Venstre ikke anser det for nødvendigt at foretage flere økonomiske kontrolberegninger. Venstre går ud fra, at regeringen kender sit økonomiske ansvar for projektet. Vi havde ikke andre muligheder end at stole på regeringens kontrolapparat. Det er også på den baggrund, at vi ikke mener, der er brug for flere undersøgelser.

Offentligheden er dog ikke blevet holdt i uvidenhed af den grund, da der, som finansministeren nævnte, er blevet afholdt en lang række møder, samtidig med at Ørestadsundersøgelsen er blevet offentliggjort. Det er således muligt både at gennemføre korrekte licitationer og at sørge for, at befolkningen får chance for at øve indflydelse på den politiske beslutningsproces.

Når det er sagt, vil jeg gerne føje til, at vi i Venstre er optaget af at skaffe hovedstaden store og gode trafikinvesteringer, men problemet er i reglen, at hovedstadsregionen næsten aldrig kan finde ud af at samarbejde om projekterne.

Jeg håber også, at TV 2, som lavede den rørende udsendelse om den jyske trafikmafia som ragende alt til Jylland, er klar over, at dér, hvor de store investeringer foregår, er i hovedstadsregionen, og det er da i reglen den såkaldte jyske trafikmafia, der må slås for at overbevise visse personer om nytten af de store samfundsmæssige trafikinvesteringer i hovedstadsregionen, og det er i reglen SF, som forsøger at spænde ben og mistænkeliggøre alle trafikinvesteringer.

Niels J. Langkilde (KF):

Først vil jeg gerne takke de to ministre for de to udmærkede og oplysende taler, som de holdt her som indledning. Jeg skal ikke gentage, hvad de har sagt, og de redegørelser, de har givet for planlægningen i området, men jeg kan ikke undlade at bemærke, at de står i skærende kontrast til den tolkning, som fru Margrete Auken lægger frem i sin tale.

Jeg skal ikke skjule, at jeg på et tidspunkt selv var noget skeptisk over for det, der åbenbart er hovedsagen i forespørgslen i dag, hele projektet omkring minimetroen, og det gav mig selvfølgelig anledning til at undersøge sagerne ordentligt, tage rundt og snakke med folk, vurdere det, og jeg vil sige, at jo mere man graver sig ned i det, jo mere bliver den tvivl, man kunne have, fjernet. Det kan derfor ikke komme overraskende for nogen, at Det Konservative Folkeparti ikke kan stemme for den af SF foreslåede dagsorden.

Det, der har været det bærende i debatten, har meget været spørgsmålet om budgetgaranti. Kan vi garantere, at det her ikke kommer til at koste for mange penge? Det er meget vanskeligt at garantere noget for et projekt i et samfund, hvor konjunkturerne kan gå op, og de kan gå ned, så jeg tror ikke, man med rimelighed kan forlange, at nogen kan sige, at det ikke kommer til at koste mere end x antal kroner.

Vi er også i øjeblikket midt i licitationsproceduren, og de indkomne tilbud er afleveret. Der er ikke nogen, har jeg noteret mig, fra Ørestads-selskabet eller finansministeren, der har ringet med stormklokken og sagt: Det her, det bliver meget dyrere, end vi har regnet med, og derfor har vi ingen grund til uro. Vi har tillid til, at de pågældende er så ansvarlige, at de straks ville have meldt sig på banen, hvis der var fare på færde, og havde sagt: Vi er nødt til at gøre denne her beslutning om, for det bliver langt dyrere end det, vi havde ventet.

Men debatten skulle jo også handle lidt om den kollektive transport som sådan i hovedstadsområdet. Det Konservative Folkeparti er tilhængere af en ordentlig kollektiv transport her som i det øvrige land. Man kan måske undre sig lidt over, at det altid er Københavns og hovedstadens kollektive trafik, vi debatterer. Det er ikke Fredericias kollektive transportproblem eller Aalborgs. De har lidt bedre evner til at klare tingene selv, men herovre brænder det åbenbart tit sammen.