

Jeg er faktisk temmelig lamslået over, at man i hvert fald ikke får at bud på, hvordan det så kan blive gjort, men at man bare siger: Vi har tillid til, at det nok skal gå.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg prøver én gang til: Hvis vi ikke havde tillid til finansministeren, og hvis vi ikke havde tillid til Ørestadsselskabet, så havde vi rejst ministerstorm eller noget, der mindede om det; men vi har faktisk tillid til dem. Vi har tillid til den procedure, der er gået i gang, og vi har jo netop valgt en udbudsrunde, hvor vi nok siger, at et vist minimum skal opfyldes, men denne her udbudsrunde giver mulighed for kreativitet for dem, der giver et bud på, hvordan man skal løse minimetrosystemet.

Jeg vil ikke stå her på Folketingets talerstol og begrænse den kreativitet. Jeg vil heller ikke anbefale andre at gå op og sige: 6 mia. kr. og ikke én krone mere. Så vil mange af dem, der sidder og forhandler med Ørestadsselskabet i øjeblikket, sige: Næe ja, det kan vi så godt putte i skuffen, den dér lidt mere spændende model, vi har udviklet, tør vi sandelig ikke introducere på nuværende tidspunkt.

Vi er midt i en forhandlingsfase. Lad de folk, der har fået ansvaret, have det og lad dem arbejde i ro og fred. Så kommer de med et resultat, så ser vi på det, og så vender vi tommelfingeren opad, eller også vender vi den nedad.

Formanden:

De næste korte bemærkninger kommer efter fru Vibeke Peschardts ordførertale, men der bliver rigelig plads til dem. Ordførerne skal også have ordet.

Vibeke Peschardt (RV):

Tak! Hvis man ser på SF's forespørgsel og sammenligner den med det stillede dagsordensforslag, må man sige, at forespørgslen er væsentlig bredere, end dagsordensteksten lægger op til, idet det, der er lagt op til her, jo i virkeligheden er, at vi skal diskutere økonomien i minimetroen. Der havde ellers været god lejlighed til, hvis man havde tid og lyst, at tage hele hovedstadsreformproblematikken op, men den debat foregår i øjeblikket andre steder ude i byen.

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at Det Radikale Venstres folketingsgruppe ikke har været inderlige tilhængere af hverken projektet om Ørestaden eller dette projekt. Vi har ikke

stemt for projekterne, og at jeg – oven i købet ved en stedfortræder – her fra talerstolen har udtalt mig positivt om dele af baneprojektet har ikke rokket ved den radikale gruppes holdning til sagen.

Vi tager imidlertid til efterretning, at projekterne er en realitet, som vi ikke har mulighed for at ændre meget ved.

Det er klart, at både den fysiske planlægning og trafikplanlægningen på Amager er en utrolig væsentlig del af det samlede trafikbillede i hovedstaden. Der bor 170.000 mennesker på øen, og det er kun en brøkdel af dem, der arbejder dér. Det vil sige, at der er masser af pendlere til og fra, og de stiller selvfølgelig deres berettede krav til den kollektive trafik.

Som det er nu, planlægges den i hovedstadsområdet af en række samarbejdende interessenter, HT, DSB og amterne – der er p.t. fem, der har amtsstatus, og det vil der nok være nogle år endnu, i hvert fald til efter 1998, hvor udredningen om opgavefordelingen mellem stat, amter og kommuner kommer på bordet.

Med hensyn til Transportrådets indsats i en sag som denne er det vores opfattelse, at Transportrådet for længst kunne og burde have været rådspurgt, hvis der i Trafikudvalget havde været flertal for det. Det er mig bekendt ikke efterprøvet. Transportrådet er nedsat som en uvildig instans for at kunne bedømme projekter af denne type på et tidligt tidspunkt, og det havde været godt, om man havde haft sådan en uvildig vurdering at støtte sig til. Nu synes jeg, det er lidt sent. Det forlyder, at kontraktunderskrivelsen vedrørende banen er nært forestående.

Økonomien er overslagsmæssigt fastlagt i hvert fald på papiret. Tiden vil vise, om tingene kommer til at hænge sammen. Det er et meget langsigtet projekt, vi står med, og ingen ved jo præcis i dag, hvordan grundsalget vil udvikle sig, mens det er ret sikkert, at staten kommer til at lægge ud for finansieringen.

En del af forespørgslen går på, om der er sammenhæng i den kollektive trafik i Københavnsområdet. Det synes jeg der er. Man kan diskutere, hvordan den er blevet til, og om det er sket på den rigtige måde, men nu får vi en kollektiv trafikforbindelse til Amager i form af en metro. Det er trods alt godt, ligesom det er godt, at vi snart vedtager en projekteringslov for Frederikssundbanen, at DSB fornyr sin S-togspark for 9 mia. kr., at vi får tog fra Kastrup til Hovedbanen osv. osv.