

skal være. Det synes vi er meget, meget betænkeligt.

Fremskridtspartiet støtter altså dagsordenen.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg tror såmænd, at de organisatoriske redskaber til at gennemføre en sammenhængende planlægning af hovedstadens trafik er til stede, sådan som trafikministeren også fremlagde det. Om ikke andet vil det nye samarbejdsorgan mellem de tre organisationer, der står for den kollektive transport i København, og Trafikministeriet og de fem kommunale instanser kunne fungere sådan, hvis der altså er vilje til det.

Problemet er nok snarere, at der ikke er konsekvens i den førte trafikpolitik. Når man i alle målsætninger arbejder for at styrke den kollektive trafik, men med alle beslutninger reelt trækker i en anden retning, ja, så kommer det ikke til at hænge sammen.

Man kan minde om udvidelsen af Helsingørsmotorvejen, der efter asfalmagernes eget skøn sender yderligere tusind biler ind i København. Man kan minde om Havfruetunnelen, der i disse dage verserer som et højt trafikministerielt ønske med den dertil hørende økonomi og politiske ressourcer. Det projekt har jo netop til formål at bringe så mange biler som muligt til Amager. Der er som altid en tendens til at glemme, at de biler, man graver ned ét sted, altså kommer op et andet sted.

Har man virkelig ikke en forståelse for, at et sådant projekt også har indflydelse på, hvor mange der har tænkt sig at køre med bil til Amager, og hvor mange der har tænkt sig at køre med minimetroløbet?

Jeg har arbejdet i 25 år for en kollektiv trafikbetjening af Amagers befolkning, så det er ikke det, der er min indvending imod minimetropjektet. Min indvending går på, at projektet har valgt en linjeføring, der ikke betjener Amagers befolkning, og på, at det er for dyrt ud fra den betragtning, at der ikke er afsat ubegrænsede midler til Københavns kollektive trafik.

Det er min bekymring, at det er for dyrt, men det er svært at vide det, da vi ikke ved, hvad det kommer til at koste. Og her er min bekymring også med de trafikinitiativer, der i øvrigt tages, at prognoserne for passagertallet og dermed for driftsrentabiliteten er alt for optimistiske.

Det, vi derfor taler om i dag, er nok så meget metoderne til fordeling af de knappe ressourcer, der er afsat til den kollektive transport i København.

Jeg har meget stor fidus til HT's letbaneplan, men jeg kan forudse, at der ikke bliver politisk flertal for penge hertil, hvis minimetroudgifterne løber løbsk.

Og dér vil jeg så gerne sige, at det ikke alene er et spørgsmål om kontrol, som vi jo får at vide er til stede, og mulighederne for kontrol, men nok så meget om konsekvens. Vi har alt for ofte set, at der er en overskridelse af budgetter, og det kan udløse et stort eller lille fy, men det får ikke nogen konsekvenser. Når anlægget er færdigt eller i fuld gang, ja, så er det jo for sent, siger man.

Det kan vi jo nok også komme til at opleve her, og derfor er det utrolig frustrerende altid at få at vide, at forslagene bliver stillet på et galt tidspunkt. Vi er enten for tidligt på den, fordi man ikke kender den endelige udformning, og så er der så mange ting, som man ikke kan forudse. Eller også – sekundet efter – er vi for sent på den, for nu er projektet vedtaget. I det her tilfælde er vi ude på det helt rigtige tidspunkt, nemlig før kontrakterne underskrives.

Det her projekt er jo i lighed med så mange andre et koste hvad det vil-projekt, som ikke er modtagelig for kritik. Men så var det faktisk en lille smule bedre, hvis det så var dét, man sagde, og at det var dét, man kom og lagde frem: Det her projekt vil vi have under alle omstændigheder og uanset, hvad det koster. Men resultatet bliver formodentlig nok snarere en hvad sagde vi-debat om et par år, i hvert fald hvis der sker det, som vi forventer: at den fremsatte dagsorden stemmes ned af regeringen og de borgerlige.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne starte med at takke ministrene for besvarelsen, hvor der jo var en del både om planlægningen og økonomien.

Vi må fra Dansk Folkeparti sige, at vi selvfølgelig går ind for, at der skal være en god kollektiv trafik. Vi går også ind for, at der skal være muligheder for en god privat trafik. Derfor er vi ikke med, når man favoriserer den kollektive trafik – enten ved at lade den få billigere olie eller lavere skatter eller ved på andre måder at subsidiere den for ligesom at gøre det sværere for privatbilismen.

Vi hører altså ikke til de partier, der vil være med til at opsætte bomme rundt om alle storbyer og hindre, at bilerne får lejlighed til at køre i byerne. Vi går heller ikke ind for, at man nødvendigvis skal bygge store parkeringshuse i