

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Til hr. Ole M. Nielsen vil jeg sige, at nu har han været fraværende i nogle år her fra Folketinget, og der er jo sket et og andet siden, hvor tingene alligevel har kørt. Jeg tror også, det vil være sådan, at minimetrobanen kommer til at køre på en betryggende måde, men det er klart, at det altid er lettest at stille sig op og sige, at det, som et stort flertal har vedtaget, nok er noget skidt, og nu skal vi have det undersøgt. Det kan man jo også mange gange få pressens bevågenhed ved at sige.

Men vi er nogle, som må tage ansvaret for, at der sker en udvikling. Det har altid været sådan, og det vil vi gerne vedstå fra Venstres side. Når det drejer sig om de store trafikaftaler, plejer Venstre gerne at kunne finde løsninger sammen med Socialdemokratiet, De Konservative og CD, og det håber jeg også, at vi fortsat kan blive ved med at gøre.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KR):

Jeg skal være den første til at beklage, at jeg har været fraværende i tre et halvt år, men der er noget, der ikke er forandret, og det er Venstres håndvaskeri. Det er stadig det samme som for tre et halvt år siden.

Så er det jo helt rigtigt, at Venstre har været med til at tage ansvaret for nogle beslutninger på trafikområdet, men Venstre vil i hvert fald ikke ret gerne være med til at tage ansvaret for udførelsen af de trafikprojekter, og det er det, som jeg synes er beklageligt. Jeg synes, det var rimeligt, om vi fik denne undersøgelse. Det vil tjene alle parter, især de ansvarshavende, godt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Lige ganske kort til hr. Svend Heiselberg. Statsrevisorernes beretning om Storebæltsforbindelsens økonomi, for nu at tage et af de gamle eksempler, som er underskrevet af bl.a. hr. Ivar Hansen, konkluderer, at hvis ikke samtlige meget, meget optimistiske prognoser – og det kan man altså kalde optimisme – om en voldsomt høj trafikstigning, meget lave priser, meget gode renter osv., holder stik, ryger det dér system ovenud af gældsældnen. Undskyld, men det står der altså, og det er bare for at gøre opmærksom på, at nogle gange kunne det være meget godt, at man fik tingene undersøgt, inden de kørte galt.

Brian Mikkelsen (KF):

Det er ikke første gang, vi her i Folketinget beskæftiger os med dette projekt. Det er vel også naturligt, at når man vedtager store anlægsprojekter til flere milliarder kroner, bliver det diskuteret intensivt i Folketinget. Det er vi glade for, og vi synes også, der skal være åbenhed om det.

Vi kan også allerede se, at det har haft en meget stor effekt, og effekten vil blive tydeligere og tydeligere, efterhånden som minimetroen vil stå færdig. Så sent som i denne uge har det været fremme, hvor meget huspriserne på Amager er steget i løbet af det sidste par år. Det er et tydeligt bevis på, at mange mennesker oplever det som noget meget attraktivt at komme til at bo midt i et vækstcentrum, at mange allerede nu tænker fremad og vil sikre sig boliger tæt på den nye Ørestad og på de største trafikinvesteringer i København nogen sinde med både minimetro og Øresundsbro.

Det fortæller mig, at vi, allerede før projekterne er færdige, opnår en meget stor dynamisk effekt til gavn for hele regionen og til gavn for Danmark, og det var som bekendt et af formålene med at vedtage hele Øresundsprojektet med bro og minimetro.

Fra konservativ side er vi ikke overrasket over, at det vil gå den vej. Vi kan se, at den slags trafikinvesteringer har mange positive effekter, og sådan vil det selvfølgelig også gå med minimetroen, ligesom det er gået med Storebæltsbroen.

Et underjordisk eller i hvert fald delvis underjordisk metrosystem er genialt. Vi ser det i mange andre store byer, og det er også nødvendigt i København. Det er en fremragende måde at transportere mange mennesker på hurtigt og effektivt, og den stigning, som vi har oplevet i trafikintensiteten i København i løbet af de sidste 10-15 år, betinger, at vi bliver nødt til at lave en sådan hurtigløsning.

Alle, der færdes i myldretiden, kan se, at trafikken har nået et bristepunkt med hensyn til belastning. Derfor er minimetroen en god løsning, som vil kunne afhjælpe en meget stor del af det nuværende belastningsproblem. En sådan styrkelse af det kollektive transporttilbud synes vi er en rigtig god løsning, og med den effektivitet og hurtighed, som minimetroen kan opnå, er der ikke nogen tvivl om, at minimetroen vil være en kolossal gevinst for hele regionen.