

ces. Det er, som om man ikke lader erfaringerne komme en selv til gode.

Jeg vil da egentlige opfordre ministeren til at overveje, om man ikke kunne lære noget af, at man f.eks. ude på Amager meget omhyggeligt placerer to metrolinjer dér, hvor der ikke er nogen mennesker, mens man dér, hvor alle menneskene er, hen langs med Amagerbrogade, ikke lægger nogen metro. Det er jo på kanten af det geniale, hvis man vil sikre, at det system, man opbygger, ikke rigtig skal have effekt.

Der var også andre muligheder dengang, som bl.a. Enhedslisten pegede på, lettere løsninger med sporvogne og sådan noget oven på jorden, men det ville man ikke høre på. Men nu må vi jo så se, hvordan det udvikler sig.

Så krydrede den nye regering det jo ved at sige, at den station, som skulle have udgjort en lille bitte smule af grundlaget for at lægge en metro, hvor der ikke er andet end en bar mark, skulle være Rigsarkivet. Man havde endda opkaldt en station efter dette Rigsarkiv. Nu kommer den station jo nok til at hedde noget andet. Jeg ved ikke, hvad den kommer til at hedde, men det vil nok ikke være passende at kalde den Rigsarkivet.

Sådan kan man sige, at hele det projekt har været brolagt med fejltagelser. Men nu ligger det der jo altså. Og vi er i Enhedslisten indstillet på, at den fysiske virkelighed, der så eksisterer, må vi lære af, og den må vi så bygge ud fra. Der er det interessante spørgsmål jo så: Hvordan skal trafiksystemet være, som skal forbinde den øvrige kollektive trafik med denne metro? Og er det den eneste rigtige løsning på forhånd at beslutte, at det skal være den cityring?

Det føler jeg mig altså ikke helt overbevist om. Vi har ikke i Enhedslisten taget stilling til en cityring. Vi har ikke noget imod at bruge mange milliarder kroner på kollektiv trafik, hvis det er det rigtige projekt. Men det, vi har noget imod, er mangelen på demokratisk proces i det, der foregår i den her sag; at man her i Folketinget ved hjælp af et aktstykke i realiteten forudskikker alle de fremtidige beslutninger og dermed også binder en meget stor del af den ramme, som staten har til at udbygge kollektiv trafik med, til ét bestemt projekt, hvor man ikke på forhånd ved, om det er klogt eller det ikke er klogt.

Så kan man risikere, hvilket jeg selvfølgelig ikke håber, at gentage alle fejltagelserne fra metroprojektet.

Når man så spørger fru Gitte Lillelund Bech og andre, der repræsenterer flertallet i den her sag, får man bare at vide: Jamen det har vi besluttet. Det behøver hr. Albrechtsen sådan set ikke at stille flere spørgsmål om. Det behøver borgerne heller ikke at stille flere spørgsmål om, for det fultog er kørt; det har vi bestemt. Det kan godt være, at en undersøgelse af sagen kommer til at vise, at det bliver rasende, afsindig dyrt. Det er vi da ligeglade med. Pengene ligger der. Der er masser af penge i statskassen. Der er ingen problemer. Vi poster dem bare ud. Det har vi besluttet.

Jeg må indrømme, at jeg ikke forstår det. Jeg synes, en mere besindig måske sådan lidt jysk model kunne anvendes her, hvor man sagde, lad os nu undersøge de forskellige muligheder.

Derfor synes jeg da godt om hr. Martin Lidegaards indlæg. Jeg synes, det gik noget i den samme retning: Lad os nu få en diskussion og en åbenhed omkring tingene og de forskellige modeller. Og jeg vil blive ved med at opfordre flertallet til, både Venstre, Socialdemokratiet og De Konservative, at vi kan få den diskussion på et åbent grundlag. Jeg har da ikke helt opgivet håbet, men jeg må indrømme, at der skal kæmpes meget hårdt for at holde håbet i live i denne her sag. For der er altså sådan et element af inertie i det trafikpolitiske flertal her i Folketinget. Det gælder ikke alene motorveje, men det gælder desværre også planlægning på andre områder.

Kl. 19.15

Så skal jeg slutte med at sige, at vi selvfølgelig håber på, at så mange som muligt vil stemme for det forslag, som SF og Enhedslisten har fremsat, også ud fra det demokratiperspektiv, som også hr. Martin Lidegaard var inde på, og som ligger i vores forslag.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil sådan set bare bede hr. Keld Albrechtsen om at dokumentere, hvornår jeg har udtalt mig om, at uanset hvad det koster, så gør vi bare det her.

Jeg vil også gerne bede hr. Keld Albrechtsen om at svare på, om det ikke er korrekt, at jeg for et kvarter siden lige præcis henviste til Projekt Basisnet og til de konklusioner, der var på baggrund af Projekt Basisnet, hvor man netop redegør for, at for de tætte bydele der metroløsningen klart at foretrække. Det er også begrundelse for, at Venstre synes, at det er den, der skal undersø-