

Den sidste sag på dagsordenen var:

49) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 135:

Forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af en uvildig undersøgelse af Ørestadens og minimetroens økonomi.

Af Jette Gottlieb (EL) og Frank Aaen (EL).
(Fremsat 29/4 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at det er vigtigt nøje at følge økonomien i så store projekter, som Ørestaden er, og derfor har de to interessenter i sagen, Københavns Kommune og Finansministeriet, på regeringens vegne bestemt, at selskabets økonomi skal revideres både af Rigsrevisionen og af Staden Københavns Revision. Det gælder både regnskabsmæssigt og forvaltningsmæssigt. Og de to revisioner har i øvrigt netop godkendt Ørestads-selskabets årsregnskab for 1996 uden bemærkninger.

Der er således løbende fokus på økonomien fra to uvildige, udenforstående instanser, hvis seriøsitet forslagsstillerne næppe vil anfægte. Derfor er den foreslåede undersøgelse efter min opfattelse overflødig.

Jeg vil dog godt give forslaget et par ekstra ord med på vejen. Forslagsstillerne giver tre grunde til deres forslag. For det første, at minimetroprojektet er blevet dyrere, siden loven blev vedtaget. For det andet, at prognoserne er ændret i forhold til lovens tal. Og for det tredje, at der ikke er kommet gang i salget af arealer i Ørestaden.

Først anlægsomkostningerne. Efter Ørestadsloven skulle selskabet finde frem til det banesystem, der ud fra en samlet funktionel og økonomisk vurdering er det bedste. Man har undersøgt tre forskellige systemer og konstateret, at de økonomisk set var næsten ligeværdige med et lille fortrin til minimetroen. Da den samtidig er mest attraktiv for passagererne, valgtes denne løsning.

Minimetroen er dyrere at anlægge, men giver til gengæld flere passagerindtægter end den moderne sporvej, der er brugt som eksempel i lovens økonomiberegning. Derfor er anlægsomkostningerne blevet større, end de var i lovfor-

slagets eksempel; til gengæld bliver driftsoverskuddet også større, og valget ændrer ikke på projektets samlede økonomi.

At selskabet så i forbindelse med den offentlige debat har besluttet at tage nogle særlige hensyn til miljøet og til banens naboer og dermed har påtaget sig nogle ekstra omkostninger, mener jeg ikke bør give anledning til kritik, i hvert fald ikke når det samtidig er sikret, at projektets samlede økonomi fortsat er robust, og det er den med en forventet tilbagebetalingstid på 15-20 år. Det var der da også tilslutning til blandt partierne bag Ørestadsloven.

Det bekymrer forslagsstillerne, om budgettet på 6,3 mia. kr. kan holde. Men her er det vigtigt at huske, at der allerede er indgået kontrakter om hovedparten af minimetroen, bl.a. de teknisk set komplicerede og økonomisk tungeste dele af banen, f.eks. hele tunnelstrækningen. Kun omlægningen af den eksisterende S-bane, Frederiksberg-Vanløse, og ombygningen af den gamle Amagerbane er ikke projekteret og kontraheret endnu, men disse dele er relativt enkle og økonomisk langt billigere end tunneldelen og rummer derfor kun en meget begrænset usikkerhed. Derfor er budgettet på 6,3 mia. kr. et meget sikkert budget for anlægsøkonomien.

Når det gælder prognoserne, skal jeg erindre om, at lovforslagets tal på 43 mio. passagerer ikke byggede på en egentlig prognose, men på et groft skøn, som det også er fremgået tidligere. Som led i projekteringen af banen er der derimod gennemført en meget seriøs prognose af arbejdet, og den model, der er udviklet til formålet, bruges nu også i en række andre projekter, bl.a. undersøgelser, som Transportrådet foretager.

I dag er det den fagligt bedst underbyggede model, vi faktisk bruger. På grundlag af en foreløbig prognosekørsel på den model, oplyste Ørestadsselskabet i slutningen af 1994, at man forventede mellem 70 og 90 mio. passagerer årligt. Den nuværende prognose, som forelå i foråret 1995, er på 77 mio. passagerer årligt, altså pænt i overensstemmelse med de foreløbige tal.

Så betvivler forslagsstillerne disse tal, fordi de siger, at de giver syv gange flere påstigere pr. km end S-togene, men denne forskel er netop karakteristisk for disse to forskellige banesystemer. Minimetroen har som en egentlig bymetro mange passagerer, men til gengæld kører de kun korte ture. S-togene har som regionalbane færre passagerer, der til gengæld kører længere

ture. Sammenligner man påstignere pr. km i metroer med S-togslignende baner i andre store byer som f.eks. Paris, Berlin, München og Nürnberg, finder man samme forhold, som vi kommer til at se mellem metroen og S-togssystemet.

I den forbindelse vil jeg i øvrigt ikke undlade at nævne, at det forlig, Enhedslisten og SF netop har indgået med regeringen, jo gerne skulle give flere passagerer i den kollektive trafik og dermed også i minimetroen. Og forhåbentlig vil udviklingen i de kommende år være med til yderligere at fremme den kollektive trafik. Hvis det sker, vil der komme endnu flere passagerer i minimetroen, og den udvikling er der naturligvis ikke taget højde for i prognosen.

Så siger forslagsstillerne for det tredje, at der i loven angivelig skulle være forudsat et årligt arealsalg på 75.000 m² fra 1996 og en maksimal tilbagebetalingstid på 15 år, men at der endnu ikke er solgt arealer i Ørestaden. Ingen af delene er imidlertid rigtige. Der var ikke i Ørestadsloven forudsat noget bestemt årligt arealsalg eller en maksimal tilbagebetalingstid. Det hedder i lovforslagets bemærkninger, at den fornødne økonomiske basis for finansiering af trafikinvesteringerne er en betydelig erhvervsmæssig udvikling i området, der øger arealernes værdi og dermed muliggør finansieringen af områdets udvikling samt en udvikling af det kollektive trafiknet i København. Værdien af byzonearealer – det vil i parentes bemærket sige Ørestadsarealerne – kan kun ansættes meget skønsmæssigt, og realiseringen af værdien afhænger af udviklingen i en række efterspørgselsfaktorer. Vurdering af disse forhold og af den økonomisk set optimale afhændelsestakt må foretages af Ørestadsselskabet I/S. Det skønnes, at et gennemsnitligt årligt arealsalg på området svarende til 75.000 etagemeter vil være tilstrækkeligt til at finansiere udviklingen i området.

Som det fremgår, forudsatte loven altså ikke en maksimal tilbagebetalingstid på 15 år. Tværtimod kan man regne sig frem til, at der ved et gennemsnitligt årligt arealsalg på 75.000 m² er arealer nok i Ørestaden til 40 års salg. Loven forudsatte heller ikke, at der skulle sælges 75.000 m² pr. år fra 1996. Tværtimod understregedes det, at det var op til selskabet at finde frem til det optimale salgsforløb.

Det vigtigste er imidlertid, at det heller ikke er rigtigt, at der endnu ikke er solgt arealer i Ørestaden. Som bekendt indgik selskabet i december 1996 en køberetsaftale med et udviklingselskab stiftet af Thorkil Kristensen-kon-

cernen og FORAS. Arealet omfatter 330.000 m² etageareal svarende til 10 pct. af det samlede etageareal, der kan bygges i Ørestaden. I overensstemmelse med aftalen med TK og FORAS her i april måned er der afgivet et bindende købstilbud på første etape svarende til 110.000 m² etageareal, og købstilbudet er alene betinget af objektive forhold, som f.eks. at den nødvendige lokalplanlægning gennemføres. Dette er i sig selv et betydeligt skridt fremad, men for at sætte det i perspektiv skal man huske, at udviklingen af en ny bydel som Ørestaden forudsætter en omfattende planlægningsindsats, for Ørestadens vedkommende endda med en arkitektkonkurrence og en ekstra offentlig høring ud over de to offentlige høringer, der er gennemført som en del af kommuneplanlægningen og VVN-proceduren.

Som alle ved, tager demokratiske processer og inddragelse af offentligheden tid. Derfor er den nødvendige overordnede planlægning først kommet på plads i Københavns Borgerrepræsentation i juni 1996. Først da kunne Ørestadsselskabet begynde at markedsføre og sælge arealerne, og allerede et halvt år efter, altså i december, var der som sagt indgået udviklingsaftale for 10 pct. af arealet. På den baggrund er der således hverken behov for den foreslåede undersøgelse, fordi Rigsrevisionen og Københavns revision foretager den nødvendige overvågning, eller nogen grund til at foretage en sådan undersøgelse. Da Ørestadsloven blev til i 1991-92, var det som bekendt et led i bestræbelserne på at sætte fart i Københavns udvikling. Dengang var udviklingen reelt gået i stå. København havde over en 10-årig periode mistet 50.000 arbejdspladser og et stort antal beboere, især familier med børn. Københavns Kommune og staten var derfor enige om en fælles indsats for at få vendt udviklingen, og hvis man i dag ser sig omkring i København, kan man med det blotte øje se, at denne indsats er blevet en succes. Der er kraner og byggerier alle vegne.

Når man går uden for Danmark, hører man helt andre toner i dag end dengang. I dag spørger alle interesseret om det, der sker i København, for København er nemlig et af de steder i verden, hvor der sker noget, og selv om Ørestadsprojektet kun er et af de fælles tiltag, hører det med til den succeshistorie. Nu gælder det om at holde fast i den kurs, der er lagt, og give udviklingen kraft og styrke, så København og hele regionen bliver et bærende element i Danmarks udvikling som foregangsland.

Tove Lindbo Larsen (S):

Da jeg læste Enhedslistens forslag, var min første tanke: Det lyser langt væk af mistillid.

Enhedslisten kan ikke lide Ørestaden og minimetroen, Socialdemokratiet kan godt lide Ørestaden og minimetroen, og som bekendt er man også godt i gang med anlæggene og med salget af arealer i Ørestaden.

Finansministeren har netop redegjort for forløbet af såvel banevalg som prognoser om passagertal og om den køberetsaftale, som allerede er indgået.

Hvad angår økonomien og revisionen, mener Socialdemokratiet, at det er i gode hænder hos Rigsrevisionen og Staden Københavns Revision. Med hensyn til følgegruppen har vi allerede en sådan, og jeg er vidende om, at for dem, der ikke deltager i følgegruppen, eksisterer der en udbredt åbenhed i Ørestadsselskabet om de forskellige projekter. Og jeg mener da også at vide, at Enhedslisten har kunnet benytte sig af det.

Socialdemokratiet har tillid til projekterne og kontrollen med dem, og vi mener derfor, at beslutningsforslaget er overflødigt, og kan ikke stemme for det.

Da Det Radikale Venstre desværre ikke kan være til stede, har jeg lovet at meddele, at Det Radikale Venstre ikke kan stemme for forslaget.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Nu er det jo fristende at citere, at tillid er vældig godt, men at kontrol nok er bedre, for vi står altså i en situation, hvor de forudsætninger, som er blevet stillet op, er blevet betvivlet, og det gælder såvel spørgsmålet om de løbende indtægter fra en minimetro og dens passagergrundlag som spørgsmålet om salget af grunde, som skulle finansiere selve anlægget.

Jeg vil godt spørge den socialdemokratiske ordfører meget direkte: Hvis det nu viser sig, at nogle af de forudsætninger ikke holder, hvad vil den socialdemokratiske ordfører så sige til de skatteborgere, som kommer til at finansiere den gæld, man kommer til at stå med?

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Tillid er godt, men kontrol er bedre. Jeg kender godt sætningen, og jeg henviste til, at der både var tale om tillid og kontrol i dette tilfælde.

Hvis projekterne ikke holder – det må jeg sige er et hypotetisk spørgsmål. I så fald må vi tage stilling til, hvad det er, der ikke holdt, og hvilke

ting der i givet fald kan ændres. Så det spørgsmål kan ikke besvares fuldstændig klart nu.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Så vil jeg egentlig gerne præcisere mit spørgsmål. Det fremgår med lysende klarhed både af den socialdemokratiske ordførertale og af ministerens besvarelse, at dette projekt er et koste hvad det vil-projekt. Så mener jeg, at det mest ærlige måtte være, at man gik ud og sagde: Vi vil have de her ting, de koster noget, og det bliver skatteyderne, der kommer til at betale.

Det ville være en ærlig fremlæggelse. Jeg ville ikke være enig i det synspunkt, men det er lige meget, for jeg ville mene, at det var en meget glimrende fremlæggelse af de problemer, som vi står over for.

Vil den socialdemokratiske ordfører være med til i en eller anden forstand at love, at Københavns skatteydere ikke kommer til at stå med den bet, det ville være, hvis det her ikke kommer til at holde?

Grunden til, at jeg spørger, er jo, at Københavns Kommune er hovedaktionær i selskabet, og at det vil blive Københavns Kommune og dermed Københavns skatteydere, der vil komme til at stå med langt den største bet i det her foretagende. Vil man love, at staten vil være villig til at støtte i det tilfælde, at de københavnske skatteydere får en gældspost af den størrelsesorden, som vi har snakket om?

(Kort bemærkning).

Tove Lindbo Larsen (S):

Naturligvis står jeg ikke her den, hvad er det blevet til, ja det er vist den 27. endnu, eller den 28., inden vi ser os om, og lover noget om, hvordan det skal gå om 5 år, eller hvor meget det nu måtte være.

Det er klart, at kommer der en situation, så tager vi stilling til den ud fra den viden, vi har på det pågældende tidspunkt.

Svend Heiselberg (V):

Jeg er enig med Enhedslisten, hvis begrundelsen for beslutningsforslaget er, at vi skal holde et vågent øje med Ørestadens og minimetroens økonomi. Men jeg vil gerne spørge fru Jette Gottlieb, om hun mener, at vi skal stoppe projektet. Jeg synes jo, det er noget sent, hvis vi skal til at træffe en sådan beslutning.

Venstre har også tidligere fra denne talerstol sagt, at finansministeren pådrager sig et tungt

ansvar, hvis de økonomiske forudsætninger brister. Men det er nu min opfattelse, at når både Rigsrevisionen og Staden Københavns Revision står inde for de foreløbige politiske beslutninger, der er truffet, er vi ikke kørt helt af sporet, og endelig er kendsgerningerne jo ikke, som Enhedslisten har fremstillet dem i beslutningsforslaget, hvilket finansministeren også har gjort rede for.

Da Venstre i 1991-92 gik ind i Ørestadsprojektet, var det i et forsøg på at genskabe en gunstig udvikling i regionen, som havde formået at jage alt erhvervsliv ud af København. Så selv om skiftende politiske flertal har forsøgt at gøre København til et offentligt forsørgelsesområde, tror jeg alligevel, at de fleste i dag kan se, at vi med skyhøje milliardinvesteringer i hovedstaden har skabt grundlaget, om man vil, for en driftig hovedstadsregion, hvis der blot ikke sættes alt for mange socialister i ledelsen for Københavns Kommune.

Venstre kan ikke støtte det beslutningsforslag, der er fremsat af Enhedslisten.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

På en direkte forespørgsel vil jeg svare, at der sådan set er tre reaktionsmønstre i forhold til de ting, som vi fremlægger. Det ene er, at man kan ændre det projekt, der er fremlagt, fordi det har vist sig, at det er for dyrt ud fra sådan en god jysk tankegang om, at man ikke skal smide gode penge efter dårlige. Det andet er åbent at erkende, at der kommer en regning, og så åbent gøre opmærksom på, at der altså er et problem, og at man er villig til at løse det.

Det tredje er det, som de ordførere, vi i hvert fald indtil nu har hørt, har gjort sig til talsmænd for, nemlig: Ikke se, ikke høre, ikke tale.

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Efter at have studeret Enhedslistens beslutningsforslag er det den konservative opfattelse, at forslaget er overflødigt, og vi kan derfor ikke bakke det op.

Jeg har noteret mig, at regeringen og de øvrige forligspartier bag Ørestaden også er imod, og jeg kan sige, at Det Konservative Folkeparti i det store og hele ikke har de mindste problemer med at følge finansministerens udmærkede redegørelse for baggrunden, så den skal jeg til-lade mig at henvise til.

Jeg synes navnlig, der er grund til at lægge vægt på to ting: Rigsrevisionen og Staden

Københavns Revision har været sagerne igennem, og der er ikke kommet påtale og har ikke været kritikpunkter. Havde det været tilfældet, havde sagen stillet sig anderledes.

Enhedslisten har problemer med det her, og det er der da andre i vores samfund, der også har, og jeg kan kun hilse med glæde, at store anlægsarbejder bliver overvåget meget indgående, også af folk, der ikke er begejstrede tilhængere. Det er en af måderne at holde hele processen i orden og på skinnerne på, så serviceeftersynet har ikke været forgæves, og jeg forudser, at Enhedslisten også et par gange i den kommende sæson vil komme med lignende forslag, for der er ikke noget, der tyder på, at energien er gået tabt, selv om vi nu nærmer os midnat.

Margrete Auken (SF):

Det ville være godt at få at vide både af Venstre og De Konservative, hvem det er, der har ansvaret i denne sag. Det kan være meget godt, at man siger, at det nok skal gå godt, og at man også selv har lavet nogle forudsætninger, og så kan man engang se, som fru Tove Lindbo Larsen sagde. Men hvem skal betale, hvis det viser sig, at der bliver røde lamper på alle linjerne?

Nu er det meget svært for os andre, der ikke er med i følgegruppen. Jeg ville da gerne vide, om følgegruppen f.eks. var orienteret om det, som jeg har fået et meget blødt svar på her forleden dag, nemlig at en saldo nu foreløbig er fire uger bagefter og ikke kan levere dokumentationen.

Er det en ligegyldig sag, eller betyder det, at den faktisk er gal? Jeg har hørt, at den er gal. Så kan man jo godt sige: Jamen bare vi kan dække over det, så længe vi er her endnu – men det tror jeg ikke man kan. Det kan da godt være, at det kan gå godt, men der er så mange skæve forudsætninger i denne her sag, at det havde været rart, hvis der var nogle uvildige og man ikke bare skulle sidde og undersøge sig selv.

Jeg vil f.eks. gerne høre finansministeren gøre rede for, hvordan man har fundet frem til et passagerantal, der er næsten på størrelse med S-togs-nettets. Altså i betragtning af, hvor stort S-togs-nettet er i forhold til! Så kan det godt være, man siger, at det er, fordi man kører så langt, at der ikke er så mange passagerer, men det er altså noget sludder, pludder, mudder.

Det, man har sagt, er, at det her er noget helt andet, og nede i Paris er der mange mennesker i metroen. Det er sådan, man kommer frem til de

tal, så vidt jeg kan høre på finansministeren. Det bliver sagt lidt finere, men hvis man oversætter til klart sprog, så er det, at det aner vi ikke en disse om, og så kigger vi os lidt rundt og finder, at de fleste metroer i verden er meget, meget tæt befolket, for de er bygget op på en helt anden måde, end det sker her.

Til gengæld bygger man dem ikke nogen steder mere, fordi man godt ved, at det er en skør måde at gøre det på – det har vi snakket om ved andre lejligheder – men nu står man altså med noget her.

F.eks. havde man ikke råd til de lange perroner, og så laver man kortere perroner. Så ophæver man myldretiden. Pludselig siger man, at der ikke er noget, der hedder myldretid mere, og der kører nok lige mange i hver retning – det er altså en vidunderlig forudsætning at begynde at arbejde med – for så skal der nemlig kun være tre vogne.

Nu har jeg hørt noget om, at man alligevel overvejer at hægte en fjerde vogn på, og så skal man altså igennem den vogn for at komme af på perronen, fordi der ikke er nogen perron ved den fjerde vogn. Jeg ved ikke, om det er rigtigt.

Vi får altså ikke nok at vide. De ting, som Enhedslisten har fremlagt, er ikke noget, man henter hos Ørestaden. Det er noget, man henter ved at sætte folk til at regne efter, hvordan det er med de forskellige forudsætninger.

Og der skal altså ikke gå ret meget galt. Hvis man tager Enhedslistens materiale, som de har omdelt til os alle sammen, kan man se, at det er ganske få ting, der skal gå galt, før vi faktisk står med sådan en offentlig Nordisk Fjer-sag, hvis ikke man begynder at sige, at nu skal vi altså have det her tjekket efter.

Og jeg vil egentlig foreslå, at vi kunne snakke om – Enhedslisten og vi og forhåbentlig også andre – om man ikke burde gå uden for vores egen kreds i den her sammenhæng, sådan at man ikke hele tiden fandt selskaber, der alligevel var i afhængighed – af finansministeren, af Ørestaden, eller af hvem det nu måtte være. Muligvis burde man gå til Sverige eller til et andet land uden for os selv for at finde nogle, der var tilpas uafhængige. Jeg ved det ikke, men jeg synes bestemt ikke, det her er betryggende, og jeg forstår ikke, at man ikke er mere interesseret i at få tjek på tingene i tide.

Jeg spekulerer såmænd på, at hvis nu der kommer et godt tilbud til Anne Grethe Foss – der er jo af og til gode stillinger – så kan hun jo sige: Hvem vil have mit katapultsæde, for nu

går jeg? Det er ikke, fordi jeg siger, at hun vil flygte fra sit ansvar, men det ville jeg da gøre, hvis jeg var i hendes sted, jeg ville se at komme væk, for jeg tror, det her går galt.

Jeg ville bare ønske, at man ville stille sig op og sige det. Nu ved vi jo godt, hvem det er, der skal betale regningen. Det vanvittige ved de her selskaber er jo, at man mikser privat og offentligt. Man har ikke de private selskabers succeskriterier at benytte sig af. Man har det værste fra det offentlige, nemlig at man ikke har, hvad skal man sige, bankkontrollen med tingene, at der ikke er ordentligt tjek på regnskaberne, og så har man det værste fra det private, nemlig at det er lukket og hemmeligt, og det er altså det, man kører efter i den her sammenhæng.

Jeg mener, at vi så i det mindste burde sige til statsrevisorerne: Nu har der været så meget kritik af Rigsrevisionen. Var det ikke på tide, at statsrevisorerne, et flertal af dem i hvert fald, sagde: Nu må vi altså have kigget på det her. Nu skal vi ikke bare sidde og se, om regnskabet passer – det er jo ikke det interessante – men sige: Holder budgettet? Og så burde vi få dem til at gå de dér mærkelige beregninger efter både af passagertal, grundsalg osv. og se, hvad det betyder. Hvad betyder det? Hvad har man henne i følgegruppen fået at vide om en saldossforsinkelse, og hvad ved følgegruppen? Vi andre får det jo ikke at vide.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Der blev rejst et spørgsmål om ansvarlighed. Der er jo mange lag af ansvarlighed fra direktionen til bestyrelsen til finansministeren og i sidste ende også til Folketinget. Der er ikke nogen, der kan smyge sig uden om ansvaret, selv om det er på forskellige områder.

Jeg skylder at gøre opmærksom på – når vi taler om overskridelser, taler om forsinkelser – hvad vi har set på andre store anlægsprojekter. Det er ikke ubetydelige ting, der sker, for det er ikke standardvarer, man køber, og derfor kan der ske uforudsete ting. Det har vi set ved Storebælt, og jeg synes ikke, der er nogen grund til at gå i koma over det.

Der er altid nogle ting, der går anderledes, end man havde forventet. Dertil hører også, hvad Folketinget laver af ændringer. Nu har Folketinget lavet en ændret skatte- og afgiftspolitik, som gør det mere attraktivt at bruge minimotoen og anden kollektivt transport, og sådan sker der hele tiden ændringer.

Jeg synes, at den bedste måde, hvis man vil genere den daglige ledelse af et selskab, det er da konstant at pudse undersøgelseskommissioner på dem af den ene og den anden slags. Jeg synes, at vi skylder de mennesker respekt for deres arbejde, indtil det er bevist, at det ikke er i orden. Og vi er ikke dummere, end at vi også kan læse aviser, og følgegruppemedlemmerne, lige så vel som medlemmerne af Folketinget, vil straks reagere, hvis der er noget, der giver anledning til dyb alvor.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er altså ikke særlig betryggende at høre hr. Langkilde tale om det her.

Men så vil jeg da spørge: Hvem har ansvaret? Er det Folketinget eller er det Københavns Kommune? Er det Folketinget, og det vil sige skatteyderne i hele landet, også hr. Langkildes på Fyn, der skal betale gildet for det her foretagende, hvis det går galt?

Jeg synes, det vil være godt at få at vide fra denne her talerstol, hvem det er, der hæfter. Det er jo ikke hr. Langkilde, og det er jo heller ikke finansministeren. Hvem er det, der hæfter, hvis det her går galt?

Aage Brusgaard (FP):

Ja, Fremskridtspartiet går jo ikke med så små sko, så selv om det er et reaktionært parti, der har fremsat et beslutningsforslag, støtter vi det, hvis det er fornuftigt.

Og jeg vil give Enhedslisten ubetinget ros for forslaget her. Det eneste sure opstød, der skal komme fra mig, er over, at vi er ikke blevet tilbudt at være medforslagsstillere.

Alle de ting, der skrider i det her projekt, og som vil skride meget mere fremover – det vil vi se om 2-3 år, helt sikkert – forudsagde Fremskridtspartiet allerede ved vedtagelsen i 1992. Det kan man slå op i bøgerne og se. Jeg kan endda se, at jeg har kaldt det et fatamorgana, og det kommer jo til at stemme.

Men vi ved jo til gengæld også, at når først et flertal har vedtaget en projekt, så skal det trumfes igennem uanset konsekvensen. Det bliver det her jo også, det ved vi.

Så er der en del, der har været oppe og brugt forsvarsmekanismen, at der er to revisionsanstalter, der godkender det her og aldrig har haft kritiske kommentarer. Hvis nogen af disse revisorer lytter til debatten her, så sidder de og griner godt i skægget, for det er klart, at der hver-

ken er lavet bedrageri eller andet, men der er købt elastik i metermål.

Når budgettet ikke kan holde, så forlænger man bare afdragstiden, først fra 15 år til 20 år, og så hæver man passagertallet. Ministeren sagde også, at det ikke var en prognose, det var sådan et skøn, og det kan man jo så ligesom skønne ud over. Det skal bare passe til budgettet. Hr. Heiselberg sidder og tørrer sig lidt i skægget; han ved også godt, at det er rigtigt. Men man får altså tingene til at passe, sådan at der selvfølgelig ingenting er at komme efter for revisorerne. Sådan er tingene.

Nu håber jeg så, efter at vi havde den debat om Folketingets forretningsorden i dag, at vi stadig har lov til at stille spørgsmål til ministeren, selv om han ikke har haft ordet sidst, og jeg har fire spørgsmål til ministeren . . .

Formanden:

Det er ordføreren, der taler. Så har ordføreren jo lov.

Aage Brusgaard (FP):

Ja, det er så til den ærede minister.

Spørgsmål nr. 1 er: Hvad vil der ske, hvis billetpriserne rent faktisk ikke kan betale afdragene? Det kunne jo ske. Hvad vil der så ske?

Spørgsmål nr. 2: Når man låner penge – her skal man altså låne omkring 5 mia. kr. – så vil jeg gætte på, at den bank, der udlåner pengene, vil have en kautionist. Hvem er kautionist? Er det Folketinget? Er det Københavns Kommune?

Og spørgsmål nr. 3: Hvis renten nu ikke var faldet, som den er – til dels på grund af en god regering er den faldet markant fra 1992 til 1997, den er sådan set halveret, men hvis den nu ikke var det – hvordan ville projektet så have set ud? Så ville der have været et kæmpehul i det, meget større end det, der er nu.

Og til sidst – ellers begynder den røde lampe nok at lyse – er mit spørgsmål nr. 4: Afdragstiden har man foreløbig sat op fra 15 til 20 år, og når det så også snart skrider, så vil jeg æde min gamle hat på, at man kommer og beder om 25 år eller 30 år. Kan Ørestadsselskabets bestyrelse alene beslutte at forlænge afdragsperioden, eller skal det op i Folketinget?

Det er klart, man kan jo sige, at skidt det her skal afdrages over 100 år, og så er det klart, at man kan få det til at rende rundt, og man kan sige, så er der ingen afdrag, men renterne skal bare betales.

De helt klare spørgsmål vil jeg gerne have, at ministeren svarer på i sin afslutningstale.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti kan støtte det forslag, som man har stillet. Der er masser af fortilfælde, hvor det er gået nogenlunde, som det er skitseret i det her beslutningsforslag: Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen. Man har lavet nogle budgetter, inden man lavede anlægsloven, inden man var begyndt at forhandle om loven, og så har man sat budgettallene op, og de er steget og steget og steget, og med underskudet er det gået lige sådan, det er steget og steget og steget. Så har man haft nogle stipulerede indtægter, og dem har man pustet op hele tiden igen og igen. Og inden man når at blive færdige, så viser den helt store elendighed sig, og sådan har det været hver eneste gang.

Det sidste eksempel er jo meget godt, det er Øresundsforbindelsen. Der har man reguleret tallene hele tiden. Så har man haft nogle skønnede tal, så har man fået nogle prognoser, og man mangler stadig væk penge. Så sætter man trafikken op på broen. Man har selvfølgelig regnet med, at de, der bor i Sverige og arbejder i Danmark eller omvendt, skal køre frem og tilbage et par gange om dagen – og inden de bliver færdige, så skal de nok også hjem og hente en madpakke midt på dagen, for ellers bliver der ikke mulighed for at køre alle de penge hjem til broforbindelsen og til togforbindelsen, som man regner med.

Det sidste eksempel er jo meget godt, det er Øresundsforbindelsen. Der har man reguleret tallene hele tiden. Så har man haft nogle skønnede tal, så har man fået nogle prognoser, og man mangler stadig væk penge. Så sætter man trafikken op på broen. Man har selvfølgelig regnet med, at de, der bor i Sverige og arbejder i Danmark eller omvendt, skal køre frem og tilbage et par gange om dagen – og inden de bliver færdige, så skal de nok også hjem og hente en madpakke midt på dagen, for ellers bliver der ikke mulighed for at køre alle de penge hjem til broforbindelsen og til togforbindelsen, som man regner med.

Vi synes, det vil være en meget god idé, at alle partier var med i en politisk styregruppe. Det har vi haft eksempler på før, at der har været sådanne styregrupper, som så blev indkaldt til hr. trafikministeren og fik en orientering om, hvor stor elendigheden nu var fra den ene måned til den anden. Der var vi jo nogle partier, der var holdt udenfor, men så må vi jo benytte os af det gamle trick at bede om et samråd med ministeren, hver gang vi ser, at denne følgegruppe, som er nedsat, bliver indkaldt; så får vi da de samme oplysninger, forhåbentlig, bare med en lille smule forsinkelse.

Vi kan altså støtte Enhedslistens forslag hele vejen igennem.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Jeg vil ikke benægte hr. Donners påstand om, når vi ser på projekter som Storebælts- og Øresundsbroen, at de er startet med, at man har

lavet nogle overslag. Man har skønnet, og skønnene har ændret sig mange gange. Man har optimeret i løbet af byggeperioden. Efterhånden som man har indhentet licitationer, har man rettet projektet til, så man har optimeret.

Jeg ved ikke, om hr. Donner kunne forestille sig, at man kunne gøre det på en anden måde, at man skulle starte med at sige: Det her projekt kommer nok til at koste 30 mia. kr., og så håbe på, at det kun kommer til at koste 10 mia. kr. Ville det ikke være, når man står foran et udbud, at friste dem, der byder på projektet alt for meget? Er det ikke bedre at signalere en vis sparsommelighed og sige: Vi regner med at kunne holde det dér? Sådan siger min købmandslogik mig, men det kan være, jeg kan blive belært om et bedre system, og så hører jeg det meget gerne.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg kan godt sige til hr. Langkilde: Jeg har selv stillet forslag om en ny Fehmarforbindelse, og der kom vi netop med et forslag, hvor vi sagde: Nu beder vi nogle koncerner om at give tilbud på at lave en sådan forbindelse. Kom med en miljøundersøgelse, fortæl, hvad der skal gøres, og kom med et tilbud på, hvad det koster at lave den, og hvor mange år man skal have fri rådighed over den, inden man afleverer den kvit og frit til staten. Det var en måde at gøre det på.

Men jeg kan da godt forstå, hvis hr. Langkilde skal forsvare de ting. Jeg kan huske en konservativ minister, der stod nede ved Storebæltstunnelen, da den var fyldt med vand, og sagde: »Jeg er stolt af det arbejde, der er foregået her.«

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Jeg synes da, det er spændende at høre, men den model holder jo ikke, når det kommer til stykket. Hvis vi ser på, hvad der f.eks. er foregået på Øresund, så er der kommet ekstraudgifter på ca. 1,5 mia. kr. på grund af miljøforhold, fordi man fandt ud af, at der var nogle miljømæssige gevinster, man gerne ville have, man ville gerne sikre fiskebestanden, man ville gerne sikre vandgennemstrømningen osv. Skulle vi så have sagt: Nej, det vil vi ikke have. Vi vil gerne have miljøet ødelagt i Øresund, for budgettet skal holde for enhver pris?

Selvfølgelig mener Det Konservative Folkeparti, hvis vi kan gøre noget bedre, så skal vi bruge de penge dertil, så miljøet eller sikker-

heden, eller hvad det er – det kan være sikkerheden i tunnelen – ja, så tager vi det med.

Og vi bliver klogere undervejs. Det er ikke standardvarer, vi køber, og vi skal have lov til at tilpasse et projekt undervejs.

Og så synes jeg i øvrigt, vi skylder den oplysning, at det her projekt altså bliver hurtigere tilbagebetalt end både Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Det viser altså, at det ikke er kørt helt af sporet endnu.

Ole Donner (DF):

Nej, det er ikke kørt helt af sporet, for de er rent faktisk ikke begyndt at køre på sporet endnu, så de har ikke rigtig haft muligheden – men det skal såmænd nok komme.

Men jeg vil godt sige, at jeg vil anbefale hr. Langkilde at læse vores forslag om Femer-forbindelsen. Jeg kan godt forstå, det er en ny tankegang for De Konservative, at man skal tage privatfinansiering ind i billedet. Det er rent faktisk det, vi foreslår.

Og det, vi så siger, er: Kom med et forslag, hvor man overholder miljølovens bestemmelser. Og så er det rent faktisk ikke Folketingets problem, hvis der skulle ske noget. Hvis man ikke overholder miljøbestemmelserne, ja, så kan man altså ikke komme til at lave den pågældende forbindelse. Derfor lagde vi det ud i en slags omvendt licitation, hvor vi sagde: Kom med et forslag. Hvad skal I have for at klare miljøforholdene? Hvad skal I have for at lave forbindelsen? Og hvor mange år skal I så have fri rådighed over den?

Det er en ny tankegang, men det var måske værd at gå ind i det. I hvert fald er det helt sikkert, at den måde, det plejer at køre på, ikke er særlig god.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Ja, det lyder charmerende, men hvis vi så går ind til benet, så er det jo ganske vanskeligt, når man laver den licitation, at bestemme alle miljøforholdene på forhånd. Det kræver jo ganske, ganske omfattende undersøgelser. Det er jo selve det, der ligger i VVM-proceduren, og det er det, der gør, at man bikser projektet på plads. Derfor kan vi ikke gøre det, for vi er nødt til at have den proces ind på en eller anden måde. Det er ikke bare at lave et udbud.

Det lyder charmerende i teorien, det vil jeg give hr. Donner fuldstændig ret i, men man er nødt til at bikse projektet på plads, arbejde det

på plads, så vi optimerer det hele tiden, så vi kan være sparsommelige, men også tænke på miljøet, tænke på de folk, der bor i nærheden, og hvad der i øvrigt er i omgivelserne, der skal tages hensyn til.

(Kort bemærkning).

Aage Brusgaard (FP):

Hvis jeg forstod den konservative ordfører rigtigt, så mente De Konservative, at det er godt, når man har sådan et projekt, så ligesom at undervurdere det lidt, fordi så kan man nok spare noget, så vil entreprenøren nok lave det lidt billigere.

Skal det forstås på den måde, at De Konservative også mener, at når vi vedtager finansloven, så skal den lige være nogle milliarder under det, vi regner med, for så vil embedsmændene og ministeren nok være sådan lidt sparsommelige – og så må vi så tage nogle til-lægsbevillinger sådan hen ad vejen? Er det sådan, det skal forstås? Sådan forstod jeg faktisk Det Konservative Folkepartis politik.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Nu skal jeg hjælpe formanden og sige det til hr. Aage Brusgaard: Næste gang skal hr. Brusgaard spørge hr. Ole Donner, om han er enig i de betragtninger, som den konservative ordfører gjorde. Så kan vi klare den sammen.

Jeg vil godt sige til hr. Langkilde, at jeg er helt med på, hvordan man klarer de dér ting omkring miljøgodkendelse, men det er derfor, at vi siger: Lad os få at vide, hvordan de private vil klare den. Så må de jo komme med et forslag, og hvis ikke de kan klare den, ja, så er det bare ærgerligt for dem. Og så har det stadig væk ikke kostet staten noget.

Jette Gottlieb (EL):

Ja, det er jo i bogstaveligste forstand i den elvte time, vi tager denne her diskussion, men det har nu ikke skortet på advarsler fra Enhedslisten før. Undervejs gennem de sidste to år har vi gennem spørgsmål fra min side og besvarelserne og ved debatterne om ændringsforslagene fået gjort det meget klart, at der er nogle bestemte grundsalgsforudsætninger, der er nogle bestemte passageralsforudsætninger, der skal opfyldes, for at regnestykket skal gå op.

Det var i forløbet en bekvem måde at lukke munden på de kritiske spørgere på, men nu står det altså som de statsautoriserede forudsætninger for hele projektet.

På et møde for ca. et år siden mellem Ørestadsselskabet og Enhedslisten lige efter et af de talrige skænderier, vi har haft undervejs, tilbød Ørestadsselskabet, at Enhedslisten på linje med alle andre kunne få lov til at se selskabets materiale omkring passagerprognoserne. Resultatet af denne gennemgang har vi færdiggjort, og gennemgangen af passagerprognoserne har dannet grundlag for en analyse, som vi netop har offentliggjort.

Konklusionen på analysen er, at Ørestadsselskabets prognose for passagertallene på Amager er helt urealistiske. Således vil der på flere stationer dagligt skulle påstige flere personer, end der med rimelighed kunne forventes at befinde sig i stationens opland i det pågældende år, også selv om vi benytter Ørestadsselskabets egne forventninger om udbygningen af Ørestaden.

Kun på to af stationerne på Amager ser prognosen rimelig ud, og det er lige præcis på de to stationer, hvor der ikke sker nogen ændringer, nemlig Amagerbro og Lergravsparken, hvor oplandet i år 2010 vil være tæt på det, det er i dag. Her regner Ørestadsselskabet med, at ca. 20 pct. af oplandet dagligt vil stige på minimumet, men på resten af stationerne har man betydelig højere dækningsgrad. Og heri er der jo altså taget højde for en kraftig udbygning af såvel Ørestaden som Østamager med boliger og rivieraplan og det hele.

Regnes der med en generel dækningsgrad på 20 pct., som Ørestadsselskabet altså regner med i de fuldt udbyggede områder, ja, så vil antallet af påstigninger på de stationer, som Enhedslisten har vurderet i analysen, ikke blive de 51.700, som Ørestadsselskabet budgetterer med, men kun 23.730, altså under halvdelen. Det betyder også under halvdelen af de indtægter, man forventer.

Hvis heller ikke grundsaget går som forventet af Ørestadsselskabet, og det er der ikke meget, der tyder på, så vil selskabet risikere i år 2002 at stå med en gæld tæt ved 7 mia. kr., en gæld, som vil vokse årligt, fordi indtægterne overhovedet ikke kan holde trit med renteudgifterne.

Som hovedaktionær vil Københavns Kommune skulle påtage sig at udrede 55 pct. af gælden. Det svarer til en årlig merudgift for Københavns Kommune på ca. 325 mio. kr. Det svarer til ca. halvdelen af det, kommunen bruger på hele folkeskolebudgettet i kommunen.

Jeg synes ikke, tiden er inde til de mere tekniske detaljer, men jeg kunne godt gå dybere ind i

de konkrete tal. Jeg mener oprigtigt, at Enhedslisten i sin analyse har været loyal over for forventningerne til udbygningen af såvel Ørestaden som Østamager, og det har overrasket os meget, at Ørestadsselskabet i den grad har pustet de forventede passagertal så voldsomt op. Det hænger simpelt hen ikke sammen.

Et hovedproblem set med mine øjne er, at ingen minister føler sig ansvarlig for at efterprøve Ørestadsselskabets tal. Det virker, som om alle har travlt med at vaske hænder. Det virker, som om man vil slippe for noget af medansvaret, den dag de ubehagelige tal ikke længere kan gemmes af vejen. Det illustrerer helt klart for mig de tre hovedproblemer i, at man privatiserer offentlige selskaber, nemlig ansvarsforflygtigelse, ansvarsforflygtigelse og ansvarsforflygtigelse.

Jeg har meget svært ved at tro, at partierne Venstre, De Konservative og Socialdemokratiet i den grad kan tilsidesætte en så klar dokumentation af, at der er noget galt. Hvis parterne gør det – og det er der jo meget, der tyder på – så er der altså også noget alvorligt galt hos dem.

Jeg betvivler ikke, at der foregår en kvalificeret revision af de tal, der foreligger, men den foregår med udgangspunkt i de angivne forudsætninger. Det, jeg betvivler, er jo, om forudsætningerne holder. Og i den forbindelse er jeg selvfølgelig meget skuffet over, at såvel regeringen som Venstre og De Konservative ikke rigtig har mod til at stille forudsætningerne til prøvelse.

Som jeg tidligere har sagt, så er der sådan set tre mulige reaktioner på de foreliggende ting: Den ene er at ændre projektet ud fra tankegangen om ikke at smide gode penge efter dårlige. Den anden er åbent at erkende, at der kommer en regning, men så vil jeg godt i den forbindelse bede ministeren meget klart tilkendegive, om man reelt vil påtage sig det fulde ansvar, sådan som jeg hørte det foregår i den her debat, og vil holde de københavnske skatteydere skadesløse, når regningen kommer. Og så er der den tredje løsning, og det er den, der hedder: ikke se, ikke høre og ikke tale. Og det er nok det, der tydeligst fremgår i dag.

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Jeg kan ikke bidrage meget mere til debatten om prognoserne, end jeg allerede har gjort. Nu er jeg også lidt handicappet af, at jeg først for ca. 10 minutter siden fik det sidste store værk fra fru Jette Gottlieb overrakt; men det skal vi da også

nok kommentere yderligere, når vi har studeret det.

Jeg tror sådan set ikke, man kan sige mere af den enkle grund, at der har jo været de samme forskelle i vurderingen hos de samme partier stort set uforandret, siden denne her lov blev vedtaget. Der er ikke nogen, der har kunnet overbevise hinanden, og det er selvfølgelig dybest set et meget usikkert skøn om fremtiden, vi taler om.

Det, jeg bare synes er værd at understrege, er, at alt, hvad der er foregået, siden denne lov blev vedtaget, trækker i den rigtige retning, hvad angår renteudviklingen, som hr. Brusgaard nævnte, men især hvad angår den økonomiske aktivitet i det danske samfund i almindelighed og i Storkøbenhavn i særdeleshed.

Det er jo ikke mere end et år siden, som jeg erindrer det, at det store argument for, at det her var et urealistisk projekt, var de enorme ledige erhvervsarealer i Storkøbenhavn. De er nu stort set væk. Der er sket en dramatisk ændring, og det gør det selvfølgelig mere realistisk og ikke mindre realistisk, at det her projekt, som vil være et megaløft i serviceringen med kollektiv trafik i København, også kan blive rentabelt, kan hænge sammen.

Der er ikke nogen, der har taget stilling til en bestemt tilbagebetalingstid, men jeg føler mig stadig væk overbevist om, at selskabet vil kunne få det til at løbe rundt, og at vi vil få et projekt, som vi vil være meget, meget glade for alle sammen.

Jeg kan i øvrigt stadig væk ikke forstå – det har jeg ikke kunnet i nogle af debatterne – at dem, der normalt er de stærkeste, mest passionerede tilhængere af en bedre kollektiv trafik, også er dem, der med djævelens vold og magt og i enhver debat om det her projekt vil have det til at se ud, som om det ikke kan hænge sammen under nogen omstændigheder. Jeg havde nær sagt: Op med humøret!

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Lige her i de sidste bemærkninger rammer finansministeren jo noget af det centrale. Det er jo ikke, fordi Enhedslisten ikke er passioneret tilhænger af den kollektive transport, og det er ikke, fordi vi ikke gerne vil være med til at lave en skinnebåren trafik på Amager også i den forbindelse, koste hvad det vil.

Det, vi anker over, er sammenkædningen, fordi vi ikke mener, at hele regnestykket holder.

Derfor opfatter vi det som snyd, når man vedtager en plan, som ikke holder, og derefter ikke vil være med til at sige, hvad man så skal gøre med regningen, når den kommer. Og det er derfor, jeg gang på gang har spurgt ministeren om, hvor den regning skal sendes hen.

Ministeren erkender jo, at der er tale om et usikkert skøn om fremtiden. Det er selvfølgelig rigtigt, og der er tale om forskellige vurderinger, men så må det mindste, man kan gøre, da være at give en melding om, hvordan man vil behandle problemet, hvis nu de skøn, som man har anlagt, ikke holder. Og jeg synes stadig, at der er god grund til at komme med nogle meldinger om det også i denne her debat.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt give Enhedslisten min uforbeholdne støtte. Nu har jeg jo også været med til de her debatter i lang tid, og jeg kan huske f.eks. ved Storebælt, hvor vi sagde de samme ting. Vi sagde: Det bliver ikke brugerbetalt. Og vi fik at vide, at vi ikke havde tillid, og man havde styr på det, og man kunne det hele, og den dér lidt nedladende tone blev brugt over for os.

Og så kom det: så vedtager man, at det ikke skal brugerbetales. Og når vi ser sådan lidt måbende ud nede i vores hjørne, så siger man: Det vidste I jo godt. I har jo aldrig troet andet, vel? Og sådan vil man sikkert også sige til os, når det kommer her. Så kan man selvfølgelig sige: Det er rigtigt nok, fru Jette Gottlieb, at når det så engang er dokumenteret, så siger man: Det vidste I jo godt. I kan da ikke være overrasket, I vidste det jo godt. Og så kan der på vores gravsten én gang til komme til at stå, at vi fik ret. Det er jo bedårende.

Men jeg synes, at vi kan bede finansministeren om – og jeg håber, han vil love os – at man i Finansministeriet går ordentligt ind på Enhedslistens undersøgelse. Det kan jo ikke nytte noget, at ministeren går herop og siger: Ja, ja, ja, ja, I tror jo ikke på nogen ting, ja, ja, ja, ja, når der faktisk er dokumentation for, at de tal forudsætter, at folk de ligger og kører, og køber ny billet hver gang, og at de ligger og kører frem og tilbage derude. Selv den madpakke, der dukkede op før, ville ikke hjælpe, for folk vil jo nok købe netkort, hvis de skal køre tit med den minimetro. At man tror, man kan få den halve befolkning til at køre med den, er altså absurd. Tilsvarende med grundsalget: Det kommer ikke til at hænge sammen med planerne. Jeg synes altså, at de partier, der er tilhængere af den kol-

lektive trafik – og det gælder også Socialdemokratiet – bør gøre sig grundlæggende anstrengelser for, at vi kan præsentere noget, vi kan være bekendt.

Finansministeren skylder stadig Folketinget at fortælle, hvem der har ansvaret. Vi kan ikke få at vide, hvem der har ansvaret. Det er jo meget godt at sige: Vi tror, Ørestadsselskabet kan klare det. Men det er uanstændigt af finansministeren, af fru Tove Lindbo Larsen og af hr. Niels Jørgen Langkilde at sige: Det kan vi ikke sådan tage stilling til. Jeg synes, man skal gå herop og sige, hvor regningen i givet fald bliver sendt hen. Det ved man i andre tilfælde, så hvorfor vil man ikke sige det her? Skammer man sig?

Aage Brusgaard (FP):

Fru Tove Lindbo Larsen sagde i sit første indlæg, at hun også skulle sige på Det Radikale Venstres vegne, at de ikke kunne støtte forslaget. Det kunne godt lugte lidt af, at Det Radikale Venstre ikke ønskede at debattere det.

Så jeg vil godt spørge ministeren, om jeg ikke husker ret, når jeg husker på, at Det Radikale Venstre stemte imod hele Ørestadsprojektet, men blev pisket ind i folden hos de store for at få et par ministertaburetter. Det var ét spørgsmål.

Og så vil jeg godt spørge ministeren igen. Jeg stillede tre konkrete spørgsmål, faktisk fire, og ministeren svarede ikke på ét eneste af dem. Hvis det skyldes, at han ikke kunne besvare dem, er det sådan set en undskyldning; men så kunne ministeren jo sige, at han ikke kunne svare nu, og så kunne vi stille dem skriftligt, når vi engang ved, hvilket udvalg denne sag hører hjemme i. Men hvis han godt kunne svare, men ikke ville, synes jeg faktisk, det er uanstændigt af en minister.

Jeg gentager lige spørgsmålene: Hvad vil der ske, hvis billetindtægterne ikke er tilstrækkelige til at afdrage lånene? Hvem har kautioneret over for banker og kreditforeninger for de milliardbeløb, der skal lånes af staten og kommunerne, og hvordan er fordelingsprocenten? Jeg spurgte også om renten, men lad det er nu være, og så spurgte jeg helt konkret: Hvis projektet flyder, kan Ørestadsselskabet så selv forlænge afdragsperioden fra 20 til 25 år for at få balance, eller skal det vedtages i Folketinget? Det var tre helt konkrete spørgsmål, som det burde være meget nemt at svare på.

Niels Jørgen Langkilde (KF):

En del af debatten er gået på prognoser og dokumentation for prognoser, og det er ganske vanskeligt. Jeg har selv prøvet at lave prognoser på seertal, men det er noget helt andet. Man kan dokumentere hvad som helst og sige, at i alle andre lande har det program klaret sig sådan og sådan, og i alle andre lande er der kommet den og den trafikstrøm, og så viser det sig alligevel, at det ikke er gået sådan.

Eller lad os tage noget, vi alle sammen kender, nemlig lotto. Hvorfor bragede lotto ikke igennem i Danmark som alle andre steder? Alle prognoser viste, at det skulle vælte det hele, men det skete ikke sådan i Danmark. Det er altså undertiden meget svært at spå om fremtiden. Det har Det Konservative Folkeparti desværre også problemer med, og derfor er vi klar over, at der kan være nogle ting, der kommer til at se anderledes ud, end vi egentlig troede.

Med hensyn til brugerbetaling bliver der mig bekendt stadig væk brugerbetaling på Storebælt, og den er blevet udstrakt over en længere tid, så priserne kunne blive lavere. Det var Det Konservative Folkeparti store tilhængere af, og det havde vi været i meget lang tid. Vi har sagt, at der godt kunne være en meget længere tilbagebetalingsperiode, og det er blevet gennemført. Det har vi ikke nogen problemer med.

Der er blevet spurgt, hvor regningen kan blive sendt hen. Nu kan der jo ske ganske, ganske mange forskellige ting, og jeg kan derfor ikke sige, hvor ekstraregninger skal placeres i ethvert tænkeligt tilfælde, og hvor ansvaret skal placeres. Men en af de store ting, der er lagt ind i den kontrakt, der allerede er etableret, er, at udbyderne løber en betydelig risiko, og at en meget stor del af eventuelle tab skal dækkes af dem. Andre former for tab skal kunne dækkes af selskabet, og man kan også forestille sig, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune kommer til at betale, og at der kommer en ekstra regning til staten. Det er meget vanskeligt at sige, hvor et eventuelt ansvar skal placeres i enhver tænkelig situation, og man må kunne forstå, at vi ikke kan sige det her.

Men det er helt sikkert, at Det Konservative Folkeparti har vilje til at gennemføre dette projekt. Det vil være et løft for den kollektive transport, og vi er også klar over, at som ved alle andre store anlægsprojekter skal det files til undervejs; vi bliver klogere undervejs, der kommer en teknologisk udvikling, og der kommer nye ledelsestyper, inden vi ser os om. Det er

selvfølgelig ikke et statisk hyldevareprojekt, det er noget dynamisk, som vi overvåger, og det gælder både for oppositionen og de partier, der står bag forliget.

Jette Gottlieb (EL):

Der er jo ingen tvivl om, at der er forskel på prognoser og den faktiske udvikling. Det er ikke ganske enkelt at forudse, hvad der vil komme til at ske, og det er også derfor, vi hele tiden fremhæver, at vi har en anden vurdering af det grundlag, der er lagt frem for projektet.

Det eneste, vi i al beskedenhed beder om, er, at der skal være andre end Ørestadsselskabet, som foretager projektering og projektudbygning og vurderer, om grundlaget holder. Efter min mening er det et meget beskedent ønske i en sådan proces, og for mig er det uforståeligt, at det ikke er en selvfølge, at det foregår på den måde.

Så vil jeg sige, at prognoser ikke fungerer i et tomrum. Der er faktisk sket betydningsfulde ting her i Folketinget, der påvirker de ting, der foregår. Eksempelvis er der vedtaget noget lovgivning, der begrænser muligheden for centerbyggeri, og eksempelvis er der vedtaget, at der skal foretages en bedømmelse af et havnetunnelprojekt, som i betragtelig grad vil påvirke Ørestaden.

Hvis man bygger havnetunnelen, vil det selvfølgelig gøre alle arealerne ude på Refshaleøen attraktive, og det vil selvfølgelig påvirke Ørestadsprojektet. Foreligger der i Ørestadsselskabet nogle vurderinger af, hvilke konsekvenser det f.eks. får for grundsalg? Vi ved det ikke, vi får det ikke at vide, og derfor går mit spørgsmål hele tiden på: Er det dog ikke muligt at få nogle andre end dem, der sidder og bestemmer i det farvand, til at bedømme de beslutninger og bedømme, om grundlaget holder? Det er det, jeg har spurgt om flere gange, og så spørger jeg: Hvis det ikke kan lade sig gøre, kan vi så i det mindste ikke få at vide, hvor regningen bliver sendt hen, hvis tingene ikke holder?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ville aldrig nogen sinde betro nogen regnestykker til hr. Niels Jørgen Langkilde, efter at jeg har hørt debatten. Det er jo et slag på tasken, og jeg vil sige, at nogle gange er et slag på tasken åbenbart mere præcist end det, vi udsættes for her om, at vi lige så godt kunne sidde og raffe om, hvordan det skal være, når det er så uforudsigeligt.

Men man kan altså godt forudsige noget, og jeg er enig med fru Jette Gottlieb i, at det i hvert fald kunne være godt, at man fik nogle, der ikke bare regnede baglæns fra resultatet og så sagde: Hvor mange passagerer skal vi bruge, for at det går op? Det er jo det, man har gjort.

Det ville være dejligt, hvis vi havde lidt mere at holde os til, men jeg forstår, at vi er oppe mod en overmagt, og så må jeg sige til Enhedslisten: Jeg har prøvet det før. Der er blevet regnet baglæns, og så sad vi med de lukkede selskaber og ansvarsforflygtigheden, som blev sat i klart lys lige før af hr. Langkilde, som sagde: Det ved vi jo ikke, regningen kan sendes så mange steder hen, lidt her og lidt dér, og sådan noget. Det er virkelig uanstændigt at høre på.

Vi har altså prøvet det før, især med de konstruktioner og den slags selskaber, hvor der ikke er nogen præcise beskrivelser af hverken ansvars- eller succeskriterier. Men jeg håber, vi kan få noget igennem, og at finansministeren i hvert fald denne gang vil sikre, at der kommer ordentlige svar på spørgsmålene i stedet for at sige: Ja, det er et slag på tasken, og der er så mange forskellige slags prognoser. Forklar dog, hvordan man kan få folk til at køre så meget på Amager, og giv os et ordentligt svar på, hvor regningen skal sendes hen!

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Når man sidder og hører fru Jette Gottlieb og fru Margrete Auken, forstår man jo godt, at alt efterhånden er ved at gå i stå i København. Man vil ikke have minimetro i København, man vil ikke have den faste forbindelse over Øresund, man vil ikke have den faste forbindelse over Storebælt, man vil ikke have biler i København, man vil ikke udvide lufthavnen, osv. Hvad vil man egentlig med København? Skal folk bare cykle rundt i gaderne? Det er egentlig en fantastisk indstilling, og det er endnu mere fantastisk, når man en gang imellem bliver påduttet fra forskellig side, at den jyske trafikmafia vil have trukket det hele til København. Når man tænker på de store investeringer herovre, som vi skal proppe ned i halsen på københavnernes, fordi de ikke selv kan finde ud af det! Det er egentlig ret fantastisk.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Så vil jeg bare stille et enkelt spørgsmål til den jyske trafikmafia: Er den villig til at holde de

københavnske skatteydere skadesløse for den eventuelle regning, der kommer ud af det her?

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Det er såmænd ikke, fordi jeg tror, det hjælper, at jeg tager ordet en gang til, men for en ordens skyld gør jeg det alligevel.

Hr. Brusgaard spurgte, så vidt jeg opfattede spørgsmålet, om Det Radikale Venstre fra starten havde støttet dette projekt. Nej, det er velkendt, at det har Det Radikale Venstre ikke gjort; Det Radikale Venstre har ikke fra starten støttet nogen af de store anlægsprojekter, vi har vedtaget i de senere år. Men Det Radikale Venstre er altså en del af regeringen nu og er med til loyalt at forvalte de beslutninger, der er truffet i tidligere folketingssamlinger og i eksisterende forlig. Så enkelt er det.

Så kredser debatten hele tiden om, hvilke prognosemagere man tror på, og hvor ansvaret skal placeres, hvis denne og hin prognosemager har fået ret, når vi gør det hele endeligt op om 30 år, 35 år og 40 år. Det er jo en meget spændende diskussion, og jeg håber da, vi alle sammen lever længe nok til, at vi kan få gjort regnebrættet op. Men det er jo i virkeligheden en lidt mærkelig og lidt abstrakt diskussion, for det er jo et spørgsmål om, hvilke prognosemagere man har tillid til.

Regeringen og forligspartierne har i denne sag valgt en konstruktion, hvor vi har et selskab med en direktion og en bestyrelse, der er ansvarlige for driften og ansvarlige for udførelsen af de beslutninger, der overordnet er truffet af Folketinget. De personer har vi selvfølgelig tillid til, for ellers havde vi jo ikke peget på dem. Vi har tillid til, at de gør deres yderste for at få det mest sobre beslutningsgrundlag frem. Andre kan så have en anden bedømmelse som f.eks. den, der bygger på det materiale, fru Jette Gottlieb har fået udarbejdet af andre, der laver andre regnestykker; men man må så hver for sig gøre op og sammenligne og tro på det eller lade være.

Det er klart, at i den sidste ende er det ejerne, der har det overordnede og politiske ansvar og må klare problemerne, hvis der mod vore forventninger i en eller anden fremtid viser sig at være et underskud, der skal dækkes, og ejerne er som bekendt Københavns Kommune og staten, repræsenteret af Finansministeriet.

Der er måske den svaghed i debatten i det hele taget, at en vældig masse af de spørgsmål,

man stiller os, i sagens natur kun kan besvares af dem, der har driftsansvaret, fordi debatten fokuserer på rent driftsmæssige forhold og dispositioner. Derfor er der, skal jeg også bare sige, ikke noget mærkværdigt, fordækt eller urimeligt i, at vi leverer svarene efter at have spurgt dem, der har driftsansvaret, hvad deres bedømmelse er.

Jeg tror faktisk ikke, der kan siges mere om denne sag, bortset fra at hvis man går tilbage i tiden og ser på, hvorfor vi valgte denne konstruktion, gjorde vi det selvfølgelig dels, fordi vi mente, den var bæredygtig – det tror jeg stadig – og dels, fordi det var den politiske mulighed, der eksisterede for at få gang i denne store infrastrukturinvestering i hovedstaden. Jeg tror, man med større ret kunne have bebrejdet os, hvis vi ikke havde grebet den mulighed, og at man om 10, 20 og 30 år vil bebrejde os, hvis vi ikke havde grebet den.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i dag, onsdag den 28. maj 1997, kl. 09.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 00.11