

for er der ikke nogen grund til at foretage forandringer.

Jeg er glad for, at vi har fået lavet undersøgelsen, for ellers ville man, så langt som man kan se frem, beskyldte os for, at vi ikke ville lytte. Vi lyttede til Amager Metro Gruppen, vi sagde, at vi må bruge de penge, det koster, jeg ved ikke, hvor stort beløbet er, til at få det her grundigt undersøgt, og vi fik bekræftet, at det ikke kunne graves ned for samme pris, som det ellers ville have kostet. Det var Amager Metro Gruppens påstand. Det kostede ca. 300 mio. kr. ekstra plus det, det ville koste med alle disse kontraktlige forpligtelser.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Bortfaldne spørgsmål

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Spørgsmål nr. S 2019, der er stillet til miljøministeren af hr. Torben Hansen, og spørgsmål nr. S 2236 og S 2237, der er stillet til skatteministeren af hr. Morten Homann, er taget tilbage af spørgerne. Spørgsmålene, der hermed er bortfaldet, lød således:

Spm. nr. S 2019

Til miljøministeren (5/2 04) af:

Torben Hansen (S):

»Vil ministeren oplyse, hvilke tiltag ministeren agter at tage for at forhindre, at en person, der er anklaget i en miljøsag, kan opholde sig i et andet EU-land og dermed undgå retssag og eventuel dom?«

Spm. nr. S 2236

Til skatteministeren (17/2 04) af:

Morten Homann (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvad provenuvirkningerne vil være, såfremt Jyske Bank vinder sin sag ved landsskatteretten om fradrag for annullation af egne næringsaktier sammenlignet med en situation, hvor regeringen ved sin tiltrædelse havde gennemført en lovændring svarende til anbefalingerne i betænkning 1392?«

Spm. nr. S 2237

Til skatteministeren (17/2 04) af:

Morten Homann (SF):

»Vil ministeren oplyse, om andre selskaber end Jyske Bank tidligere har fået fradrag for annullation af egne næringsaktier, eller om der p.t. verserer andre sager, samt den samlede værdi af de omhandlede fradrag?«

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 44:

Forespørgsel til ministeren for ligestilling og beskæftigelsesministeren [om graviditets- og barselorlov].

Af Anne Grete Holmsgaard (SF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 27/2 2004).

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (*Ophold*). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forespørgsel nr. F 36:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om Ørestadsselskabets muligheder for at overholde den af Folketinget fastsatte låneramme, og hvilken løbende budgetkontrol foretager regeringen af selskabet?«

Af Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 19/12 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 15/1 2004).

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg skal gøre opmærksom på, at afstemning om eventuelle forslag til vedtagelse vil blive udsat til i morgen, torsdag den 11. marts 2004.

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

Før jul behandlede Finansudvalget et aktstykke om Ørestadsselskabets tvivlsomme aktion om at låne videre af sine lån til Frederiksbergbanen og Østamagerbanen. Det var Rigsrevisionen, der havde sagt, at det burde man i hvert fald som et minimum lovliggøre. De havde jo knurret over, at man her var i gang med nogle skjulte overskridelser. Der har sådan set hele tiden været overskridelser; det er det eneste der rigtig har været gang i i forbindelse med metroen, det er budgetoverskridelser.

Kl. 14.40

Af svarene kunne man også se, at der var yderligere overskridelser på vej. Var der overhovedet penge til tredje fase til Østamagerbanen? Meget tyder på, at kontrakterne er blevet underskrevet på et tidspunkt, hvor man ikke har haft pengene til dem.

Jeg bad om at få et åbent samråd i Trafikudvalget, men det blev mig nægtet af formanden, noget jeg aldrig har været ude for før, og det er grunden til, at vi må have denne forespørgsel i salen, hvor jeg også har bedt om en ordentlig talletid, for vanskelige sager kan ikke klares på få minutter.

I weekenden fik vi overraskende støtte fra trafikministeren med hans brev om situationen. Der var tale om en klar tilståelsessag fra Ørestadsselskabet, eller rettere: Klar var den ingenlunde. For en almindelig læser var det næppe til at se en hånd for sig. Det levede i hvert fald ikke op til ministerens ord til Ingeniøren. Jeg citerer fra Ingeniøren fra i går:

»Jeg har fundet det rigtigt hurtigst muligt at orientere Folketinget om de oplysninger, der er tilgået mig fra Ørestadsselskabet, uanset at en lånerammeudvidelse ikke er nødvendig på nuværende tidspunkt. Jeg lægger vægt på, at Folketingets partier ikke føler, at en eventuel lånerammeudvidelse pludselig dumper ned fra en klar himmel.« – jeg kan forsikre ministeren om, at der er ingen af de overskridelser, der dumper ned fra en klar himmel – »Jeg har altid tilstræbt, at der er så megen gennemsigtighed som muligt om Ørestadsselskabets økonomi«, siger trafikminister Flemming Hansen og beklager, »hvis lånerammen skal udvides endnu engang«.

Selvfølgelig er kassen åben, det har den jo altid været, men man kan godt blive lidt ked af det en gang imellem.

Jeg vil henvise til, at man læser den udmærkede sammenfatning, Ingeniøren har lavet af brevet, for det er altså ikke lige til at forstå, hvad der står i det.

Der er fire grunde til, at man har brug for tilførsel af midler. Den første er, at Told og Skat sandsynligvis siger nej til, at Ørestadsselskabet kan straks afløfte moms på infrastruktur. Det medfører et øget behov på 150 mio. kr. og forlænger tilbagebetaling af gælden med 1 år.

Så er der Comet, som har fået et tilskud på 1,3 mia. 2004-kr. Det var oprindeligt på 1,7 mia. 1999-kr., men en del af de penge, 400 mio. kr., er jo røget til entreprenøren. Nu er det imidlertid langt fra sikkert, at bygherren får penge tilbage fra entreprenøren, som gengælder venligheden med en voldgiftssag. Derfor er der behov for yderligere 800 mio. kr.

Så havde Ørestadsselskabet håbet på, at de kunne få 729 mio. kr. fra takststigninger fra HUR, men det kniber med at få HUR til at se rimeligheden i det. Så hvis Ørestadsselskabet nu får f.eks. 1 kr. mindre pr. påstigning ifølge de matematiske beregninger, der er for den udligningsordning, så vil det påvirke med 100 mio. kr. om året og forlænge betalingstiden med 15 år.

Endelig har regeringens skattestop sat Ørestadsselskabet i en kedelig knibe. Det har sådan en sjov formulering her, det hedder et indtægtsbegrænsningsregulerings-et-eller-andet, men regeringens skattestop har altså sat Ørestadsselskabet i en kedelig knibe.

Selskabet bliver bl.a. finansieret af tilbageført grundskyld fra Københavns Kommune, men virkningen af reduktionen i beregningsgrundlaget for grundskyld giver nu Ørestadsselskabet et øget behov for 100 mio. kr., ligesom det vil tage selskabet 5 år længere af afdrage gælden.

Hvis man ser på langtidsbudgettet for Ørestadsselskabet kan man se, at ingen af disse ellers tydelige advarsler er der taget højde for. Det var virkelig en omvendt murphy. Alt hvad der kan gå godt, skal gå godt. Men selvfølgelig blev det en ganske almindelig murphy, og spørgsmålet til regeringen bliver nu: Hvad vil man gøre for at få mere styr på tingene? Eller har man bare tænkt sig i en uendelighed at hæve lånerammen og sende en mastodontgæld til vore efterkommere?

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Når man hører fru Margrete Aukens begrundelse for forespørgslen, kan man måske undre sig over det, jeg nu siger, men jeg vil gerne takke spørgeren for at give mig mulighed for at kunne redegøre nærmere for de tanker, regeringen gør sig om Ørestads- og metroprojektet, herunder om økonomien i projektet. Ofte er det jo således, at det, der kommer ud om metroprojektet, er ret ensidigt. Det er en fejl, og det er jeg ked af. Nu vil jeg prøve at give regeringens syn på sagen.

Ørestadsselskabets økonomi styres helt overordnet i overensstemmelse med lov om Ørestad m.v. via fastsættelsen af en såkaldt låneramme. Fastsættelse af lånerammen er i detaljer gennemgået i aktstykke 4 tiltrådt af Folketingets Finansudvalg den 19. december 2003.

Kl. 14.45

I kort form kan man sige, at lånerammen fungerer som et fastsat kassekreditmaksimum for selskabets samlede gæld. Rammen er gældende for summen af alle selskabets aktiviteter, dvs. så vel udviklingen af Ørestaden som anlæg og drift af metroen.

Ørestadsselskabets likviditetsbehov og gældsstørrelse for alle selskabets aktiviteter påvirkes derfor også af mange og ofte store økonomiske bevægelser. De er en naturlig konsekvens af opgavernes indhold og natur.

Som det fremgår af aktstykke 64, fastsættes lånerammen på baggrund af Ørestadsselskabets likviditetsbudget, der illustrerer det forventede likviditetsforbrug for hver af selskabets mange aktiviteter. Når lånerammen fastsættes, sker det med en forholdsvis snæver margen, det store og mangfoldige budget taget i betragtning.

Der fastsættes med andre ord ikke en reserve til at imødegå, at noget kan blive anderledes end forudsat. Reglen er, at Trafikministeriet forelægger sagen for Finansudvalget, hvis noget ikke bliver som forudsat, og der er behov for en forhøjelse af lånerammen.

Der er derfor heller ikke nogen, der hverken har garanteret eller kan garantere, at Ørestadsselskabet kan overholde en låneramme i al evighed. Jeg har indimellem haft indtrykket af, at der blandt enkelte politikere, også på Christiansborg, hersker den opfattelse, at lånerammen er penge, som staten har foræret til Ørestadsselskabet. Lad mig nu sige det fuldstændig klart: Det er der ikke tale om. Lånerammen fastsætter størrelsen af den gæld, som selskabet må optage på

kapitalmarkederne, og som er forudsat tilbagebetalt dels af værdistigningerne i Ørestaden, dels af metroens drift samt tilbageførsel af grundskyld.

Det fører mig til den finansielle hovedidé bag projektet, som efter min mening er noget af det mest visionære, der er besluttet på trafikområdet i Danmark. Det fortjener derfor en nøjere gennemgang, ikke mindst fordi jeg har en fornemmelse af, at der er mange, der har svært ved at se skoven for bare træer.

Ørestads- og metroprojektet har fra projektets begyndelse været et forsøg på at gennemføre noget, der kan kaldes et økonomisk mirakel, nemlig at tilføre København et stykke transportinfrastruktur af høj kvalitet, finansieret stort set uden at belaste de offentlige budgetter. Det, der finansierer metroen ud over passagerindtægterne, er som nævnt værdistigningen af Ørestadsarealet gennem metroens etablering og udvikling af den nye bydel.

Enhver kan høre, at der i dette tilfælde har været tale om et visionært projekt med indbygget usikkerhed, som jeg i parentes bemærket er glad for, at nogle af mine forgængere i Folketinget var i stand til at tænke i sin tid. At det var en satsning, blev der selvfølgelig også talt om her i Folketinget, da lov om Ørestaden i sin tid blev behandlet. Så vel daværende finansminister Henning Dyremose som Socialdemokraternes ordfører på området på det tidspunkt, Hans Peter Baadsgaard, lagde dengang ikke skjul på, at der ikke kunne gives garantier for, at alt ville forløbe som forudset.

Hvordan er det så gået? For nu at sige det på jysk: ikke så ringe endda, selv om der bestemt er mange sten på vejen. Vi har fået en topmoderne metro i København, og der er rent faktisk ved at skyde en ny by op på Ørestadsarealerne. Hertil kommer, at den finansielle hovedidé i projektet, at metroen skulle kunne anlægges og finansieres via færdiggørelsen af Ørestadsarealet samt overskud fra driften, trods alt stadig væk er gældende.

Det er imidlertid en kendt sag, at projektet har været udsat for fordyrelser, både som følge af forsinkelser af anlægsarbejdet, det ved vi, hvilket er beklageligt, men også som følge af politisk besluttede ændringer af anlæggets udformning. Den i 2002 vedtagne delvise nedgravning af metroens tredje etape, Østamagerbanen, er det seneste eksempel herpå. Budgettet for banestrækningen blev ved den lejlighed udvidet med 37 pct., i alt 390 mio. kr., hvoraf de 370 mio.

kr. var til miljøforbedringer. Udvidelsen skete med bidrag fra Ørestadsselskabet, Østamagerbaneselskabet, men også med særskilte bidrag fra Københavns Kommune, Københavns Amt og Tårnby Kommune.

Kl. 14.50

Det fører mig tilbage til lånerammen, som spørgerne har koncentreret forespørgslen om. Som nævnt er lånerammen fastsat på baggrund af en række forudsætninger af økonomisk og aktivitetsmæssig art. Såfremt forudsætningerne ændrer sig, vil lånerammen måske ikke kunne overholdes, eller der vil måske ikke være behov for at udnytte hele lånerammen.

Der er nogle forhold, som i den sammenhæng fortjener opmærksomhed, og som desværre har foranlediget selskabet til at meddele mig, at man nu finder det overvejende sandsynligt, at der vil være behov for en justering af lånerammen i løbet af sommeren og en forlængelse af tilbagebetalingstiden, som fru Margrete Auken allerede har sagt. Jeg har i sidste uge orienteret Folketingets Finansudvalg og Trafikudvalg herom.

Jeg vil ikke her fra talerstolen gå dybt i de enkelte forhold. Jeg vil blot prøve at skitsere problemstillingerne, og jeg erkender, at det er vanskelige forhold at forstå, så hvis nogle af Folketingets medlemmer ønsker at få en uddybning af det skriftligt, er jeg naturligvis til rådighed. Det er blot et ord, så kommer det.

Nu tager jeg de fire begrundelser.

Det har længe, faktisk siden 1999, været kendt, at Ørestadsselskabets momsforhold vedrørende udviklingsaktiviteterne i Ørestaden har været uafklaret, og jeg har senest i december 2003 oplyst Finansudvalget om sagens gang. Sagen drejer sig om, på hvilket tidspunkt Ørestadsselskabet kan afløfte momsbetalingen. Sagens afslutning kan føre til et behov for lånerammeforhøjelse, idet det naturligvis kræver yderligere likviditet til rådighed, såfremt selskabet skal bære et momstilgodehavende længere tid end forudsat. Det siger sig selv.

Metroen skal naturligvis være en del af takstfællesskabet – det er punkt 2 – for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der var ved metroens driftsstart usikkerhed om indplacering af metroen, men de første såkaldte rejsehjemmelundersøgelser viste, at metroen kunne indplaceres i det gældende samarbejde på et niveau, der stort set modsvarer Ørestadsselskabets budgetforventninger. Jeg orienterede Folketingets Trafikudvalg om dette i et brev af 5. september 2003. Imidlertid er det usikkert, hvorvidt dette

niveau kan opretholdes, og der er fortsat visse udeståender, som skal afklares mellem parterne, før der kan indgås en aftale. Det påvirker altså også likviditeten.

Det tredje punkt: Ørestadsselskabet fik i 1999 hjemmel til at yde anlægsentreprenøren et likviditetstilskud med henblik på at fastholde denne til arbejdet. Det husker vi vist alle. Det er i Ørestadsselskabets likviditetsbudget forudsat, at der sker en tilbagebetaling af likviditetstilskudet i 2005. Dette vil imidlertid ikke ske, såfremt entreprenøren inden 1. maj 2004 har indbragt sine krav for en voldgift.

Som det har været nævnt tidligere, har anlægsentreprenøren Comet fremsat et samlet krav om merbetaling for de udførte anlægsarbejder på omkring 2,2 mia. kr. Ørestadsselskabet har gennem lang tid forhandlet med Comet for om muligt at indgå forlig om Comets krav. Da Ørestadsselskabet ikke ønsker at indgå forlig på økonomisk ufordelagtige vilkår, vurderer selskabet, at der er en risiko for, at sagen bringes for en voldgift. Da en voldgiftssag må forventes at tage lang tid, kan dette medføre, at likviditetstilskuddet først tilbagebetales senere. Det betyder, at der vil være behov for større likviditet, men medfører ikke i sig selv øgede omkostninger eller længere tilbagebetalingstid.

Endelig – og så er jeg ved punkt 4 – har det fra Ørestads- og metroprojektets start været forudsat, at Ørestadsselskabet bl.a. finansieres af tilbageførsel af grundskyld fra Københavns Kommune vedrørende Ørestaden. Selskabets provenu herfra er i likviditetsbudgettet beregnet med udgangspunkt i arealernes markedsværdi. Det aktuelle beregningsgrundlag for grundskyld ligger efter Ørestadsselskabets opfattelse under markedsværdien, hvorfor selskabet har klaget over vurderingen.

Selskabet har endvidere som oplyst i Ørestadsselskabets seneste statusrapport, der er tilsendt Trafikudvalget og Finansudvalget, forespurgt Trafikministeriet, om selskabets udviklingsarealer i Ørestaden er omfattet af stigningsbegrænsningen for grundskyld. Denne sag er under afklaring.

Altså fire meget væsentlige punkter.

Kl. 14.55

Der er således flere forhold, der skulle gøre det overvejende sandsynligt, at lånerammen må forhøjes, og vi må påregne en forlængelse af tilbagebetalingstiden.

Det er bestemt ikke nogen glædelig begivenhed. Jeg tror imidlertid, det er vigtigt, særlig på

dette fremskredne tidspunkt for metroens etablering, at man ikke ensidigt fokuserer på Ørestadsselskabets låneramme. Hvis man gør det, kan man let komme til at overdramatisere forhold, som i virkeligheden ikke siger så meget om Ørestadsselskabets økonomi eller har større betydning for økonomien, men som slår ud på lånerammen.

Eksempler herpå er spørgsmålet om det præcise tidspunkt for Ørestadsselskabets momsafløftning og for afgørelse om Comets krav i en eventuel voldgiftssag. Samtidig kan man let komme til at overse forhold, som har betydning for økonomien, men som ikke giver sig tidslag i en lånerammeforhøjelse. Som forretningsmand kunne jeg ikke finde på at måle en virksomheds ve og vel ved at fokusere på et enkelt tal. Det tror jeg ikke nogen kunne.

Opfølgningen på en driftsvirksomhed kræver et langt mere nuanceret billede og et ganske detaljeret kendskab til virksomhedens aktiviteter og mål samt til de udfordringer, som virksomheden står over for i den aktuelle situation. Og relevant økonomisk opfølgning kræver, at opfølgningen følger med tiden.

Da lånerammen blev fastsat som økonomisk styringsmiddel – det eneste styringsmiddel, der var – var der nok ikke nogen, der troede, at dette middel ville være relevant til evig tid. Ej heller jeg. Og det var det eneste reelle styringsmål.

Ørestadsselskabet blev sat i verden i 1992 til at løse en også i historisk sammenhæng kæmpestor anlægs- og udviklingsopgave. I dag er selskabet langt med anlægsopgaven, og selskabet har fået en ny rolle som kontraktholder for driften af metroen. Det er en situation, hvor Ørestadsselskabets opgave er ved at skifte karakter fra anlæg til drift, samtidig med at lånerammen forventes at nå sit maksimum i løbet af kort tid for herefter forventeligt at falde.

Den situation skal vi tilpasse styringen af selskabet til. Hermed siger jeg, at lånerammen som eneste styringsredskab ikke længere er tidssvarende i forhold til Ørestadsselskabets opgaver, og der er behov for en styring på flere parametre, således at der opnås en tilstrækkelig større gennemsnitlighed i projektets økonomi.

Det vil ikke kun være til glæde for dem, som dagligt arbejder med de økonomiske sider af Ørestadsselskabets opgaver, men så sandelig også for os politikere, som ofte har følt, at det har været svært at overskue Ørestadsselskabets økonomi. Det er et af de få steder, jeg er enig med fru Margrete Auken.

Gode styringsmæssige rammer for selskabet sikrer fuld transparens. Det tror jeg godt at vi kan blive enige om her i salen, at det bidrager lånerammestyringen ikke længere til. Derfor er vi efter min opfattelse nødt til at finde frem til rammer, der sikrer gennemsnitlighed i selskabets virke i fremtiden.

Jeg har derfor sammen med Københavns Kommune igangsat et arbejde vedrørende ændring af det, som jeg kalder de styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet. Det drejer sig ikke kun om nye styringsredskaber, men vedrører også overvejelser om en organisatorisk ændring af Ørestadsselskabet.

Uden at jeg skal foregribe konklusionerne af dette arbejde, kan jeg godt oplyse, at der er konstruktive drøftelser mellem Københavns Kommune, Trafikministeriet og selskabets ledelse om, at det kan være hensigtsmæssigt at belyse en ændring af de styringsmæssige rammer, så de er tilrettelagt præcist på de ret forskellige opgaver, der er tilknyttet metrodriften og arealudviklingen.

Personligt forestiller jeg mig en mulig opsplitning af Ørestadsselskabets aktiviteter i henholdsvis et selskab med fokus på arealudvikling i Ørestaden og et selskab med fokus på metrodriften. Hermed skabes grundlag for, at der kan fokuseres endnu mere målrettet på de betydelige opgaver, der ligger i arealudviklingen af Ørestaden samt driften af metroen.

Nu står jeg i det forfærdelige dilemma, at jeg har rød lampe, men jeg mangler stadig væk 3 sider, jeg ved ikke ...

Tredje næstformand (Kaj Ikast):
Ministeren fortsætter.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Tak. Jeg er meget glad for, at vi alle synes, det er en vigtig debat.

Når dette er sagt, vil jeg gerne understrege, at intet er bestemt på forhånd, og at regeringen går fordomsfrit ind i dette arbejde, og jeg ved også, at Folketinget vil gøre det samme.

Jeg er desuden anmodet om at redegøre for, hvilken løbende budgetkontrol regeringen foretager af selskabet. Det vil jeg meget gerne. Jeg er i den heldige situation, at Rigsrevisionen i en undersøgelse af Ørestads- og metroprojektet i år 2000 fremkom med klare anbefalinger til Trafikministeriets tilsyn med Ørestadsselskabet, som Trafikministeriet naturligvis har fulgt.

Det drejer sig bl.a. om, at der i år 2000 blev iværksat en procedure, hvorefter Ørestadsselskabets kvartalsvis til Trafikministeriet og den politiske følgegruppe rapporterer om status og fremdrift for Ørestads- og metroprojektet. Disse rapporter bliver desuden sendt til Trafikudvalget og Finansudvalget.

Lad mig lige kort indskyde her, at det så vidt jeg ved er unikt, at Folketinget med den hyppighed og regelmæssighed orienteres om forholdene i et statsejet selskab, ligesom den politiske følgegruppe inddrages langt mere end forudsat i loven, men kun på helt passende vis, og jeg takker følgegruppens medlemmer for det meget store arbejde, der lægges der. Det er fyldt med kvalitet.

Men tilbage til ministeriets tilsyn. Rapporterne fungerer som omdrejningspunkt for ministeriets tilsyn med Ørestadsselskabet, hvilket netop er, hvad Rigsrevisionen anbefalede.

Et af kritikpunkterne fra Rigsrevisionens side var, at Trafikministeriet – og før det Finansministeriet – i højere grad burde oplyse om den økonomiske usikkerhed i Ørestads- og metroprojektet.

I den forbindelse anbefalede Rigsrevisionen, at ministeriet overvejede muligheden af, at der en gang årligt blev udarbejdet en risiko- og følsomhedsprofil for udviklingen i Ørestadsselskabets økonomi som led i en fast procedure om informationsudveksling med Ørestadsselskabet.

Denne anbefaling er ligeledes blevet fulgt, hvorfor der i statusrapporterne en gang om året er udarbejdet en følsomhedsanalyse for Ørestadsselskabets gæld og tilbagebetalingstid med hele syv alternative scenarier.

Det er imidlertid klart, at man altid kan tilstræbe at blive bedre, og regeringen ser det som en forpligtelse at sørge for, at tilsynet med de statslige selskaber hele tiden er tilpasset de aktuelle forhold med hensyn til at tage ved lære af de erfaringer, man får.

Lad mig slutte med at sige, hr. formand, at jeg ikke synes, det er så galt med metroselskabet, som man af og til får indtryk af. Jeg giver nu regulariteten fra november 2003: Den var 93 pct. Den faldt til i december måned 2003, altså for nogle måneder siden, til 92 pct. Den var i januar måned i år 94 pct., og den er i februar måned i år 95 pct., og der kører dagligt over 100.000 passagerer i gennemsnit på metrolinjen.

Så synes jeg, det er glædeligt at se – det er jo vigtigt for fremtiden – at man i går, da Field's åbnede, uden problemer klarede 176.000 passage-

rer på metroen. Det synes jeg metroen fortjener anerkendelse for. Det er flot gjort.

Undskyld, hr. formand, at jeg kom til at tale for længe. Jeg har endda afkortet min tale.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Det er således, at taletiden i dag er 10 minutter, og jeg giver ordet til ordføreren for forespørgerne, fru Margrete Auken. Tak til ministeren.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke for ministerens svar. Jeg deler ikke hans optimisme, og det er ikke, fordi jeg er mere sortsindet anlagt, men måske nok, fordi jeg har næsen lidt mere nede i tallene, end jeg altid er helt sikker på, at ministeren har. Men lad nu det være.

Jeg synes måske, at jeg godt vil råde ministeren til f.eks. at prøve at kigge nøje på langtidsbudgettet. Det er en hel masse små, gnidrede tal, men de er meget interessante. Der skal gå rigtig, rigtig meget godt i indeværende år, før det skal gå godt. Det kan vi snakke om.

Men det, som jo stadig væk undrer mig, er, hvordan det i lang tid kun har været SF pænt støttet af Enhedslisten, i stigende grad også af Det Radikale Venstre og nu også Dansk Folkeparti, at vi altså har været alene om at råbe op om denne her vildtvoksende skandale.

Man har kunnet se i årevis, at det ville gå galt. Det ville det også have gjort, selv om toget havde været i orden og virket. Det vrimler med planlægningsfantasterier og tilbageregninger i Ørestadsselskabets arbejde.

Men selvfølgelig er det blevet endnu langt værre, fordi man i udgangspunktet ville skjule for offentligheden, hvor dyrt systemvalget, en førerløs metro, blev. Derfor lavede man lukkede udbud, en meget speciel historie, men den er meget, meget uhyggelig, og den er makaber også i det forløb.

Kl. 15.05

Man lavede det lukkede udbud, hvor ingen kunne se, hvor mange forbehold der var bygget ind i kontrakten. Det betød, at Ansaldo, det kan vi se nu, reelt har fået lov til at gå i gang med et pilotprojekt, som i udgangspunktet så billigt ud, men nu altså er oppe på at koste 15 mia. kr., hvilket er betydelig mere, end hvis man dengang havde bekendt kulør og valgt en hyldevare.

Der var der til det systemvalg, en førerløs metro, modellen fra Lille i Frankrig. Men den kostede jo imidlertid over 10 mia. kr., og det havde man aldrig fået lov til at lave dengang, for dengang var der stadig væk sådan et vist syn og klarsyn for tal i Finansministeriet. Det er gået fuldstændig over siden hen, de er blevet fuldstændig talblinde, når det drejer sig om metro. Men dengang kunne de godt se, at man ikke kunne komme med et projekt til 10 mia. kr.

Nu er som sagt alle bag metroen blevet talblinde. Milliarderne ruller til små bitte projekter, som ingenting løfter. Lad os nu tage den der Østamagerbane. Den kostede oprindeligt 100 mio. kr., og det var faktisk ganske mange penge til en bane, der skulle forsyne en badestrand, nogle kolonihaver, ganske få boligområder og lufthavnens udenrigsterminal – ikke indenrigs, for det system, man havde valgt at ville lave, gjorde, at den ikke kunne dreje, og så skulle den køre hen over det hele, så det kunne kun blive udenrigs.

Jeg vil bare lige minde om, at den strækning faktisk har haft en busindgang, nemlig linje 37, og der var det sådan, at chaufføren fik tics, hvis der kom passagerer om bord, for hvad var de ude på? Så det er altså sådan et sted, man nu lægger den der mastodontbane ud til det her beløb.

Denne her badebane kommer til at koste 1,5 mia. kr., og hvis det lykkes os at få den gravet ned, bliver den jo nok lidt dyrere, skønt jeg ikke tror på de tal, der er blevet sagt – 500 mio. kr. for at lave om på kontrakterne; hvad er det for et tal? Nå, men skidt nu med det.

Pengene skal så skaffes ved grundsalg. Behændigt skjuler man, at de til dels også kommer ind – det er sådan til københavnernes – ved salget af Kalvebod Brygge. Ja, københavnere, alle rædslerne dér skyldes metroen! Christians Brygge, også en af Københavns fineste grunde, hænger også i en tynd tråd, den har Ørestadsselskabet også fået foræret. Bare i lige ved det, det er ikke gået galt endnu, men det kan det jo nok komme til, når man ser, hvad de har lavet på Kalvebod Brygge.

Vi københavnere må mangle ejendomsskatterne for grundene i Ørestadsselskabet. Dem får selskabet, og så brokker de sig derfor over, at de er blevet ramt af skattestoppet. Stigningsbegrænsningsreglen kalder de den. Det er det, som altså hedder skattestigningsbegrænsningsreglen.

De prøver at mase endnu flere penge ud af busserne, som virkelig nu er nødlidende, men der er aftalt matematik i fordelingsmodellen, og jeg håber meget, at ministeren står fast, så det ikke lykkes dem at presse flere penge, for det går voldsomt ud over busserne. De får i øjeblikket et højere beløb end busserne, fordi pensionisterne vælger metroen fra – ja, det gør de altså, fulderikkerne bliver slået ihjel, og pensionisterne tør ikke køre i den, men det er jo så det.

Men bortset fra det er de på de almindelige vilkår, og der er matematik i det her, så det ville være meget, meget slemt, hvis det lykkedes dem at presse flere penge ud af busserne, for så går bussystemet rabundus, og forudsætningen for, at også metroen og S-toget virker, er, at busserne også virker, fordi de er fødelinjer til det, og hvis de ikke er der, ja, så er der ikke meget tilbage, der er værd at snakke om!

Ser man så på Ørestadsselskabets langtidsbudget – det var det, jeg nævnte før – så opdager man flere alvorlige gamblinger, hvis fiasko endnu ikke er tydelig og derfor heller ikke med i det famøse brev. Lad mig nævne nogle: Grundsalget skal allerede i år give langt mere end nogen sinde, altså bortset fra det ene år, hvor både Field's og Danmarks Radio blev tvunget igennem.

I 2003 solgte de for 200 mio. kr., i 2004 skal der sælges for 489 mio. kr., det er over en fordobling. Passagertallet var i 2003 21 millioner, i 2004 skal det op på 44 millioner og inden 2010 på 80 millioner. Sker det ikke, braser budgettet sammen. Renten må ikke vokse mere end 4 pct. de næste 40 år. Der skal ingen ny- og reinvesteringer ske i den periode – pengene er der ikke.

Så er der jo alle de i brevet nævnte udgifter og manglende indtægter, til hvilke de nu beder om en udvidet låneramme med en endnu længere tilbagebetalingstid. Jeg gad vide, hvor mange andre kommunale projekter der ville komme op på en tilbagebetalingstid på 55 år. Der plejer at være en grænse, der hedder 25 år, men her er alt jo tilladt, Finansministeriet har stået fadder til det, og så kan milliarderne rulle, det tager vi os ikke af.

Ørestadsselskabet kan selvfølgelig være så heldig at få solgt grunde, få skattestoppet væk osv. Værre ser det ud for Frederiksbergbanen, hvor kommunen endnu ikke betaler afdrag på lånene. De har sådan et pauselån derude. Ja, det, de betaler, dækker så vidt jeg kan se ikke engang udgifterne til en rente på 4 pct.

Så har de kun skatteydernes lommer at komme og hente pengene i, og det må de jo forresten

heller ikke på grund af, hvad var det nu det hed, indtægtsreguleringsbegrænsningen, altså skat-testopppet, så det skal ske ved, at man lukker børnehaver, og hvad ved jeg, ude på Frederiksberg for at få de her penge ind.

Hvordan det bliver med Københavns Amt er også tvivlsomt. Det kan godt være, at Field's trækker kunder i tog og gør det igen og igen og igen, men de har også bygget et væld af parkeringspladser, og ser man på Fisketorvet, hvad jeg i øvrigt vil anbefale, at man ikke gør, for det er ufattelig grimt, men hvis man altså ser på beregningerne derudefra, så ligner det jo ikke nogen succeshistorie.

Kl. 15.10

Men til almindelig togbefordring er det vanskeligt at forestille sig, at metroen på badebanen kan køre ret meget hjem af den her slags.

Hvad bør man gøre?

Hvis der indfandt sig en god gammeldags ansvarlighed i dette her, ville man straks stoppe nyanlæg. Selv hvis der skal brydes kontrakter, bliver det peanuts i sammenligning med den gæld, man ellers får. Og så kunne man jo eventuelt sende en dygtig forhandler af sted til entreprenøren, så man ikke skulle af med 500 mio. kr. for at lave om i en kontrakt, men det er jo ikke sikkert, man har dygtige forhandlere.

De tog, der allerede er indkøbt, får man såmænd snart brug for til den eksisterende bane, og så bør alle kræfter sættes ind på at få det, vi har, til at fungere godt. Skal der bygges videre, bør det ske med systemer, der virkelig kan løfte byens trafikproblemer med gode busser og med moderne letbaner, der snildt kan køre i tæbyen også, så man kan få et sammenhængende og dækkende system, og et hvor f.eks. Hundested ikke igen skal opleve slemme forringelser i busdriften, fordi der køres lidt metro i København. De er gået fra halv- til heltimesdrift på grund af det her, og det er jo ømt.

Men kan vi ikke få en sådan håndfast ansvarlighed igennem nu, og det kan vi selvfølgelig ikke, fordi det drejer sig om metroen, og så er der ikke noget, der hedder ansvarlighed, så bør man i hvert fald kunne indføre en tættere regnskabsaflægning, og der synes jeg, vi skal bede om at få den hvert halve år.

Derudover er jeg selvfølgelig spændt på, hvad der ligger i ministerens oplæg, om det kan dække, så vi kan få enderne til at mødes i det, vi foreslår i vores udkast eller forslag til vedtagelse om at få nedsat en uafhængig kommission, der

kan få lavet en model for, hvordan vi kan få det her til at virke organisatorisk, teknisk osv.

Men jeg er da lidt bekymret, når jeg ser, hvem det er, der skal sidde i det, og at Ørestadsselskabet skal sidde med for få det her til at hænge sammen. Jeg synes ikke, de har været alt for yndefulde, skal vi sige det sådan, når de skulle have nogle ting til at virke i det system her.

Jeg synes, det bør være slut med alle disse her hasarderede gamblinger, og jeg vil som sagt anbefale trafikministeren at se på deres langtidsbudget. Jeg synes, det skal være slut med disse omvendte murphyer. Det bliver børnene, der kommer til at betale, og det er tarveligt, især når de får så lidt for pengene og når så meget bliver ødelagt.

Jeg vil gerne til slut på vegne af SF, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer ministeren til at pålægge Ørestadsselskabet at udarbejde halvårsregnskaber og til at nedsætte en uafhængig kommission, der sideløbende med Rigsrevisionens vurdering af Ørestadsselskabets økonomi gennemgår de tekniske problemer med metroen og de organisatoriske problemer i selskabet samt kommer med forslag til løsninger, herunder en reorganisering af Ørestadsselskabet. Arbejdet iværksættes med henblik på at kunne afsluttes inden en eventuel ny udvidelse af lånerammen.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 67).

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg vil godt bede ordføreren vente. Fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg kunne høre på fru Margrete Aukens ordførertale, at fru Margrete Auken og SF, hvad der jo ikke er noget nyt, er imod metroen. Metroen kører jo under jorden, den kører ikke oven på jorden, og det betyder, at der så fortsat kan køre biler oven på jorden, og derfor fortolker jeg det sådan, at det er derfor, fru Margrete Auken er imod.

Jeg har et enkelt spørgsmål til det forslag til vedtagelse, som jeg hørte fru Margrete Auken læse op, for så vidt jeg hørte, indebar det, at man nedsætter en kommission. Derfor vil jeg spørge

fru Margrete Auken: Stoler fru Margrete Auken ikke på Rigsrevisionen? Rigsrevisionen har her 6. februar bebudet, at de tilrettelægger en undersøgelse og har igangsat en undersøgelse af Ørestadsselskabet I/S. Man skal ind og se på Ørestadsselskabets kontrakter, Ørestadsselskabets låneramme, Ørestadsselskabets økonomi og ansvarsfordelingen mellem Trafikministeriet og Ørestadsselskabet.

Det lyder for mig, som om fru Margrete Auken faktisk ikke respekterer, at Rigsrevisionen går i gang med det her. Og så må jeg også bare tilføje: Jeg troede egentlig, at SF var imod, at man nedsatte kommissioner for dette og hint.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså det er kun godt med tro, når det har noget med Vorherre at gøre. Jeg vil fraråde, at ordføreren ellers roder sig ud i det og i hvert fald så hører efter, hvad der bliver sagt.

Der stod udtrykkeligt i det her forslag til vedtagelse, at denne her kommission skulle arbejde sideløbende med Rigsrevisionens vurdering af Ørestadsselskabets økonomi. Det stod der faktisk her, men det stod der ikke i det første udkast, jeg sendte rundt, hvis det er det, som fru Gitte Lillelund Bech sidder med. Men altså ...

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Jeg kan bekræfte, at det er det nye forslag.

Kl. 15.15

Margrete Auken (SF):

Det vil jeg så bare lige fortælle.

Så til de andre mærkelige ting: En af grundene til, at de fleste byer i Europa nu laver overfladeløsninger, er jo, at man ikke synes, det er vidunderligt at proppe byerne fuldstændig til med biler. Men metroen er ikke beregnet på at flytte biler – 1 pct. færre biler ifølge deres egne planer – og vi kan ikke lave fuldstændig bilfri byer. Men det er fuldstændig rigtigt, at der er en afgrund til forskel mellem Venstre og SF. Venstre synes, det er herligt, at bilerne står næse mod bagende og ikke kan komme ud af pletten, for så er det en by i fremdrift, som der er gang i, og Venstre synes åbenbart også, det er herligt, at gamle mennesker ikke kan komme med den kollektive trafik, fordi de ikke bryder sig om at komme ned i metroen.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu synes jeg sådan set ikke, fru Margrete Auken skal smide med sten, når fru Margrete Auken selv bor i et glashus, for jeg tror ikke, fru Margrete Auken hørte efter, hvad det var, jeg spurgte om.

Jeg spurgte, om fru Margrete Auken ikke har tiltro til Rigsrevisionen og til Rigsrevisionens analyse, der skal fremlægges i november 2004. Det fremgik ikke af det, jeg hørte, så derfor så bliver jeg nødt til at stille et uddybende spørgsmål: Hvorfor nedsætte en kommission, når Rigsrevisionen har bebudet en undersøgelse, der er færdig i november 2004? Stoler fru Margrete Auken ikke på Rigsrevisionen?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg beklager, men det overstiger langt mine åndsevner at svare på det, fru Gitte Lillelund Bech spørger mig om, for der står jo, at kommissionen skal beskæftige sig med organisering og teknik, men ikke med økonomien. Det er det, Rigsrevisionen gør.

Jo, jeg stoler på kommissioner, hvis de er tilstrækkelig gode, og det er derfor, jeg er bekymret over ministerens forslag, for der bliver rodet ret mange af dem, der i forvejen er i klemme, ind i sagen. Det er det, der gør mig bekymret. Men Rigsrevisionen skal tage sig af økonomivurderingen og afgøre, om økonomien er sund, og ved siden af det har vi bedt om at få undersøgt, hvordan man kan få nogle, der har forstand på togdrift og på ATC og den slags ting, til at få ordnen i tingene.

Jeg vil godt sige til ministeren, at jeg håber meget, at uanset om det bliver ministerens eller vores forslag, der bliver gennemført, ender det med en model, hvor der omsider kommer gennemsigthed i tingene. Striber af trafikministre har lovet os, at vi skulle få åbenhed om Ørestadsselskabet, men vi har aldrig fået det. Det kan godt være, at følgegruppen har fået det, men vi her i Folketinget og dermed offentligheden har aldrig fået det, så jeg håber, det bliver en væsentlig del af den reorganisering, vi skal se i øjnene, at alle mennesker og ikke kun de få skal kunne få indsigt i tingene.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Fru Margrete Auken orienterede os om i sin tale, at Østamagermetroen vil komme til at koste

mere end det, der egentlig er lagt op til, og ministeren har redegjort for, hvordan hele systemet er bygget op. Men hvad er forskellen egentlig på det forslag, der skal etableres, og det, som metrogruppen har fremlagt? Er det sådan, at metrogruppen ønsker en fuldt og helt nedgravet metro, eller er det korrekt, at den kun skal være halvt nedgravet? Hvor ligger forskellene i de fremlagte projekter?

Når jeg kigger på det, er det ikke det, at der ikke er adgangsveje, så man kan komme rundt i lokalområdet, man opponerer over, og heller ikke støjpåvirkningen. Men hvad er det så, man er nået frem til i metrogruppen? Hvor er det, forskellen ligger?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige sige til orientering, at det er et spørgsmål, som hr. Poul Andersen skulle have haft lov til at stille i spørgetiden, men på grund af de nye regler, som Præsidiets har lavet, kunne han ikke komme til det.

I forbindelse med nedgravningsdiskussionen vil jeg sige, at jeg også har set kritikken af Amager Metro Gruppens forslag. Jeg sagde i spørgetiden, at jeg håber, det vil afstedkomme kommunikation, så parterne kan mødes og drøfte tingene igennem, men ikke med henblik på, at trafikministeren bare skal tromle Amager Metro Gruppen ned. Hvis det viser sig, at de har relevante indvendinger, både mod beregningerne og mod den beskrivelse af deres projekt, som trafikministeren gav, vil det blive taget ind i diskussionen, så det ikke er beton, der snakker sammen. Beton er uegnet til udendørs brug, det er bedst at bruge det indendørs, har ingeniører sagt, men det skal ikke være beton, man snakker med. Det skal være mennesker, der godt vil lytte til hinanden og godt vil prøve at finde ud af at lave noget, som man også bliver glad for på Amager.

Kl. 15.20

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Nej, jeg synes heller ikke, det er fair, at jeg ikke kunne komme til.

Fru Margrete Auken kører linjen videre her i sit oplæg og siger, at det handler om økonomi. Men når metrogruppens projekt bliver trukket frem, må jeg også have en helt klar forventning om, at jeg kan få svar på mine spørgsmål, for det

er jo sådan, at det er rent visuelle ting, der er tale om.

Jeg ved, at fru Margrete Auken har været meget optaget af projektet, har været dybt nede i det og har kigget det efter i sømmene, og når jeg begynder at sammenligne tingene og stiller dem over for hinanden, er det kun de rent visuelle ting, jeg kan se, man ser forskelligt på, ellers så kan jeg ikke rigtig finde nogen store kontroverser. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu har jeg aldrig påstået, at jeg har været dybt nede i projektet, men jeg ved godt, hvad jeg har at gøre med.

Det, man har brokket sig over, er helt præcis, at man får en berlinmur lige i synet, altså noget visuelt, og jeg har sådan set megen forståelse for, at man er utilfreds med det, når man bor på det flade Amager og får smadret udsigten, hvor man har udsigt til vandet i dag. Hvis det problem kan løses, synes jeg, vi er nået langt. Jeg kunne forstå på trafikministeren, at sådan bliver det dårligt nok, og det synes jeg vi skal have undersøgt.

Men det er økonomien, som gør det hele grotesk. Vi står over for et projekt, som koster kassen. Hr. Poul Andersen og jeg har siddet og forhandlet for at forsøge, om vi kunne vride halvanden milliard ud af regeringen, så hele Nørreportmodellen kunne klares med et tredje spor for at få togene igennem til Østerport osv., og hr. Poul Andersen og jeg ved begge to udmærket, at da vi sagde halvanden milliard, blegnede finansministeren og spurgte, om vi var rigtig kloge – halvanden milliard! Men her er man parat til at putte halvanden milliard i en badebane, der ikke skal betjene andet end et par kolonihaver og en enkelt passager fra lufthavnen, der skal til Kongens Nytorv og ikke har nogen glæde af at tage ind til Hovedbanegården.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Tak til fru Margrete Auken.

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se side 6684*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Fru Gitte Lillelund Bech som ordfører.

Gitte Lillelund Bech (V):

Indledningsvis vil jeg sige, at hvis jeg var aktiv i metrogruppen, ville jeg undre mig noget over, at

fru Margrete Auken kalder metroen for en badebane. Men nu til min ordførertale:

Nu er vi i gang med den årlige forespørgsel om den københavnske metro, og jeg vil indledningsvis takke ministeren for redegørelsen om Ørestadsselskabets økonomi. Vi kan i Venstre, som det nok kan forventes, fuldt ud tilslutte os redegørelsen og noterer os, at metroen fortsat kører på skinner, selv om økonomien måske gør det i et mindre omfang, hvis man ellers kan bruge den sammenligning.

Til spørgsmålet om Ørestadsselskabets låneramme vil jeg sige, at da vi oprindeligt besluttede selskabskonstruktionen, var vurderingen, at på baggrund af projektets størrelse og projektets sammensætning var det naturligt at opstille en låneramme og en kassekredit for Ørestadsselskabet. Det var før min tid i Folketinget, men jeg formoder faktisk, at en af ideerne var, at en låneramme af denne type kunne bidrage til en vis mådeholdenhed i forbindelse med etableringen af metroprojektet, idet der ikke var tale om ubegrænset adgang til kapitalmarkederne.

Man kan vel sige, at nok ønskede politikerne at gøre selskabet professionelt med bestyrelse m.v., men med hensyn til økonomien ønskedes dog en vis gennemsigtighed og hånd i hanke med tingene. Frem for en stor låneramme med luft til uforudsete udgifter ønskedes en strammere låneramme, der ved budgetoverskridelser kunne udvides eller ved budgetindskrænkninger kunne formindskes efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg.

Det burde have været klart for alle, der kender til etableringen af store infrastrukturprojekter, at det ikke kunne forventes, at Ørestadsselskabets låneramme fra begyndelsen og i al fremtid ville være af samme størrelse, og vi har også set det undervejs. Lånerammen har haft behov for udvidelser, dels på grund af forsinkelser og uforudsete udgifter til metroprojektet, dels på grund af vi politikeres ændringer af forskellige dele af metroprojektet. For os i Venstre er det væsentligt, at der gives en klar melding om forventede justeringer af lånerammen, og trafikministeren har allerede redegjort for de seneste forventninger om justering.

Kl. 15.25

Med hensyn til den løbende budgetkontrol ligger det os i Venstre meget på sinde, at man følger Rigsrevisionens anbefalinger nøje, og som medlem af den politiske følgegruppe har jeg rent faktisk nydt godt af de seneste anbefalinger. Rigsrevisionen er kommet med, nemlig kvar-

taltsvis statusrapporter og fremdriftsrapporter for Ørestads- og metroprojektet. Derudover har Rigsrevisionen, som jeg også nævnte i min korte bemærkning til fru Margrete Auken, meddelt, at den faktisk igangsætter en undersøgelse af Ørestadsselskabet og metroprojektet, hvilket vi hilser velkommen. Vi ser frem til Rigsrevisionens beretning, som kommer ultimo 2004.

I forbindelse med følgegruppearbejdet synes jeg, det er vigtigt at pointere – bl.a. fordi der er nogle, der har sået tvivl om det – at der er tale om en unik konstruktion, hvor den politiske følgegruppe følger udviklingen, men ikke har nogen bestemmende indflydelse på selskabet og projektet eller på ansvaret for driften af Ørestadsselskabet med alle dets opgaver: arealudvikling, drift af metroen, udvikling af infrastrukturen omkring metroen, osv. Ansvaret ligger alene i selskabets direktion og bestyrelse og i sidste ende hos ejerne, altså Trafikministeriet, Københavns Kommune og Københavns Amt. Det er jo ejerne, der udpeger bestyrelsesmedlemmerne, det er altså ikke følgegruppen.

Vi har noteret os i Venstre, at trafikministeren og faktisk hele ejerkredsen ønsker en tilpasning af styringsrammen for Ørestadsselskabet. Med mit kendskab til alternative finansierings- og organiseringsmåder for store infrastrukturprojekter synes jeg faktisk, det er ret naturligt, at man følger projekternes finansieringsform og organiseringsform nøje, og jeg giver trafikministeren ret i, at lånerammestyling faktisk ikke er anvendeligt som det eneste instrument.

En mulig opsplitning i et arealudviklingsselskab og et metrodriftsselskab kunne for mig at se være en naturlig vej at gå. En sådan opsplitning har vi set i en masse andre selskaber, bl.a. DSB, og også i et selskab som Københavns Havn har man et arealudviklingsselskab og et driftsselskab. Det er en struktur, vi kender, og i hvert fald for Københavns Havns vedkommende har det jo givet særdeles gode resultater med hensyn til arealudviklingen.

Jeg er blandt dem, der er glade for at bo i København. Jeg er glad for at bo i et København, hvor vi har et metrosystem, som uagtet hvad fru Margrete Auken måtte hævde, rent faktisk gør transportlivet lettere for hver eneste københavnere. Det er et metrosystem, som efter min mening burde være etableret for utallige år siden. Vi er vel 50-80 år bagud i forhold til Madrid, Moskva og Rom, men nu får vi københavnere endelig gavn af det.

Når der skal træffes beslutning om infrastrukturprojekter af den størrelse, som et metroprojekt jo er, kræves der modige politikere, og jeg synes rent faktisk, det var modigt, at man tilbage i starten af 1990'erne sagde: Lad os få en metro i København – vel vidende at vi er 50-80 år bagud i forhold til andre lande.

Hvorfor kræves der modige politikere? Jo, det er sådan set, fordi infrastrukturprojekter af denne størrelse tager tid, og når noget tager tid, er der altid en risiko for, at man har truffet beslutningen for sent. Jeg synes, det er nødvendigt, at vi som politikere tør have visioner for udviklingen af hovedstadsområdet, herunder muligheden for udvidelse af metrosystemet med en cityring, for det vil være et yderligere skridt i den rigtige retning, når det gælder om at sikre et fornuftigt kollektivt transportsystem, som hurtigt, nemt og bekvemt kan transportere store mængder passagerer gennem byen.

Jeg vil også lige knytte et par enkelte kommentarer til de mange avisskrivelser, som har været om metroprojektet de seneste år. Jeg synes faktisk, at metroprojektet og Ørestadsselskabet har været forfulgt, nogle gange med rette, men andre gange med urette. Metroen kører i dag med en regularitet på 95 pct., og det er faktisk væsentlig bedre, end mange af dem, der tager Kystbanen eller S-toget hver dag, oplever. Men det hører vi bare ikke om, for hvorfor skrive en god historie? Den får ikke nogen spaltmillimeter, medmindre der er en enkelt dag, hvor metroen ikke kører. Vi har utallige passagerer, som faktisk nyder muligheden for at kunne skifte fra metro til S-tog og regionaltog på Nørreport Station, men det hører vi ikke om. Til gengæld kan alle vist huske de utallige spøgeshistorier, som var en del af historien om indretningen på Nørreport Station.

Jeg synes faktisk, vi bør give den københavnske metro den cadeau, som den fortjener, og jeg synes, vi skal holde fast i, at vi som politikere selvfølgelig skal følge med i og have styring af den økonomi, som ligger bag. Men samtidig skal vi også følge med i, hvordan det i øvrigt går med metroen – kører den, som den skal? Hvis det ikke går, som det skal, skal fejlene selvfølgelig rettes med det samme. Det er Ørestadsselskabets ansvar at få driften til at fungere, og sådan vil det det også være i fremtiden.

Tredje næstformand (Kaj Ikkast):

Der er indtil flere spørgsmål, og vi starter med fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi er uenige om, hvordan en dejlig by skal se ud. Fru Gitte Lillelund Bech elsker biler på kryds og tværs, sådan som det er i Paris og Madrid osv., og jeg elsker altså byer som Wien, Strasbourg osv. Men det er vi jo meget uenige om, så det skal vi ikke diskutere.

Kl. 15.30

Det, jeg godt vil spørge fru Gitte Lillelund Bech om, er, om hun er enig med Bent Larsen, formand for HUR's trafikudvalg, som i modsætning til fru Gitte Lillelund Bech siger – der er vi selvfølgelig ikke helt enige – at det er metroen, der er med til at fjerne grundlaget for busserne. Hvis man oven i købet bygger metrocityringen, går det fuldstændig galt. I år kostede det 160 mio. kr. for HUR, og det er hele HUR, der betaler. Det er ikke bare folk på Amager og folk i Vanløse.

Nu sagde fru Gitte Lillelund Bech: hver eneste københavner. Jeg ved ikke rigtig, hvem det er, hun taler om, når hun siger hver eneste københavner. Jeg kender altså ret mange københavner, der kun har haft ulempe af den.

Men jeg vil godt spørge fru Gitte Lillelund Bech: Er hun indstillet på at sætte de penge af? For hvis vi sætter yderligere 15 mia. kr. af til en til, skal der fordobles med tilskud til busserne, for at vi overhovedet har busserne.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Først vil jeg lige sige til fru Margrete Auken, som skyder mig i skoene, at jeg elsker biler: Nej, fru Margrete Auken, jeg elsker frihed. Jeg elsker frihed til selv at kunne vælge, om jeg vil køre i min bil, om jeg vil tage metroen, om jeg vil tage min cykel, om jeg vil tage bussen. Den frihed den vil jeg gerne have, og den vil jeg beholde.

Med hensyn til om metroen fjerner grundlaget for busserne, vil jeg sige, at det jo har været kendt siden 1992, da Ørestadsselskabet blev lavet, hvor dele af metroføringerne ville være. Det vil sige, at hele trafikplanlægningen inden for HUR altså har været kendt, og det har været kendt, at der ville være strækninger, hvor metroen kom til at køre med den hyppighed, som metrotogene netop kører med, og derved ville den fjerne grundlaget for nogle af busserne.

Nu er busserne det, som er det fleksible instrument, qua at metroen jo kører på skinner. Derfor er det naturligt, at man omlægger buslinjerne, når der kommer nye spillere på markedet.

Det ser jeg som værende helt naturligt, og derfor vil jeg sige, at det godt kan være, at hr. Bent Larsen har sagt, at metroen fjerner grundlaget for busserne, men det har jo været en præmis, der har været kendt siden 1992.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg går ikke ud fra, at det har været kendt siden 1992, at det også skulle gå ud over alle de andre, at man f.eks. skulle gå fra halvtimesdrift til heltimesdrift i Hundested. Der er jo ikke bare tale om, at man har dølet de busser, hvor metroen kører, det er en naturlighed, men man har undergravet alle de andre også.

Nu ved jeg ikke, hvor meget fru Gitte Lillelund Bech kører i bus. Jeg kører faktisk ret meget, og jeg kan fortælle, at nu er der myldretids- trafik, om jeg så må sige, i en eftermiddagsbus søndag eftermiddag på linje 2A, fordi der er kommet meget færre. Der har været 10 pct.s nedskæringer af dem, og nu her til efteråret kommer yderligere reduktioner, som ikke bare følger metroringen, metroruten, men alle mulige andre steder også, fordi den tager penge. Man har jo ikke villet give nye penge, tværtimod.

Så det er hver eneste gang – altså 160 mio. kr. Det er ikke de der ruter, som fru Gitte Lillelund Bech tænker på, som man selvfølgelig har haft der, det er alle de andre. Og der var mit spørgsmål, om den frihed, fru Gitte Lillelund besang, skal være alle til del, sådan at de, der kun kan bruge bus og cykel osv., skal have frie vilkår. Det vil sige, at de skal have gode busser, selv om det koster det tredobbelte.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg mener, at når man har et amtsligt eller et regionalt trafikselskab eller et trafikselskab som HUR og hele busdriften i HUR, så er det sundt, at man hele tiden udvikler sin forretning. Jeg kunne godt forestille mig, at HUR rent faktisk kunne lære noget af det, vi ser i Nordjylland, hvor man koordinerer. I Nordjylland koordinerer man amtets taxakørsel med muligheden for at transportere helt almindelige borgere, som har behov for at blive transporteret fra a til b og derved have den frihed, at man ikke er afhængig af en bus.

Jeg har en opfordring til HUR, og det har jeg diskuteret med Bent Larsen: Jeg synes sådan set, man måske kunne lære lidt af, hvad man gør i VAFT, hvad man gør oppe i Nordjylland, for det

kunne man faktisk også godt implementere i HUR. Det ville lige præcis give den frihed, som fru Margrete Auken efterspørger for lille fru Larsen, som sidder i Hundested, og som er ked af, at hendes bus er forsvundet.

Hvis det var sådan, så hun 2 timer i forvejen kunne sige, at jeg har altså behov for at blive kørt fra a til b, og så kan jeg blive det og betale det, der svarer til en almindelig busbillet, så synes jeg faktisk, det er en større frihed, end at fru Larsen oppe i Hundested slet ingen bus har.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu handler den her forespørgsel jo om metroens økonomi, og her har både ministeren og Venstres ordfører sammenlignet lånerammen med en kassekredit og gjort meget ud af, at bare fordi man hæver den, behøver der ikke være noget galt med økonomien inde i selskabet, og at man jo ikke skal hæfte sig så meget ved dette ene tal.

Jeg tror nok, de fleste af os, der har en kassekredit, ikke er helt ligeglade med, hvor højt loftet er, og især ikke om loftet rammes. Hvorfor ikke det? Fordi det jo afhænger af, hvor lang tilbagebetalingstiden er.

Derfor er mit helt enkle spørgsmål til fru Gitte Lillelund Bech: Er der en øvre grænse for, hvor langt Venstre vil tillade tilbagebetalingstiden på metroens lån? Eksisterer der sådan en grænse, eller kan man forestille sig, at Venstre godkender, hvis man sammenlægger tallene? I det brev, der var sendt til Trafikministeriet, kommer vi altså op på en samlet tilbagebetalingstid på 56 år i værst tænkelige tilfælde. Er det bare i orden? Er 100 år i orden? Eksisterer der en grænse, og hvor ligger den?

Kl. 15.35

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg kan sige det meget klart: Venstres folketingsgruppe har ikke besluttet, at der er en bestemt grænse, som hedder så og så mange år, for der er jo mange ting, der har indflydelse på, hvordan sådan en grænse er. Der er eksempelvis renteniveauet. Derudover er der de uforudsete udgifter.

Jeg synes, det er værd at notere sig, hvor længe sådan en metro kan leve, eller hvilken afskrivning man har på den. Hvis vi sammenligner med broprojekterne, så forventer man faktisk, at Storebæltsbroen kan leve 100 år. Derfor kan man godt tilbagebetale den hurtigere. Der-

for har jeg det også sådan med metroprojektet: Jeg vil gerne have, at det tilbagebetales så hurtigt som muligt.

Men jeg synes, at det, vi skylder alle de borgere, som bor i København, og som bruger metroen, er, at de får en metro, som de har gavn af. Derfor har der været nogle uforudsete udgifter, og det har vi hele tiden vidst der ville være. Det har ikke været til at forudse fuldstændigt, eller det er i hvert fald ikke handlet af endnu, hvordan hele indtægtsdelingen i HUR skal være.

Det er lagt nogle budgetter op, fordi man forventer at lande på dem. Men hvis det ændrer sig en enkelt krone, har det betydning for tilbagebetalingstiden. Det er fuldstændig korrekt, vil jeg sige til hr. Lidegaard. Men i Venstres folketingsgruppe har vi ikke lagt os fast på et enkelt tal.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg forstår det sådan, at der ikke er nogen øvre grænse. Det må jeg sige at jeg finder rimelig rystende. For det er jo rigtigt nok, at det er meget svært at forudse, hvor lang tid lånerammen varer. Det eneste, der er helt sikkert, er, at uanset hvad tilbagebetalingstidens forøgelse skyldes, så skal der betales tilbage, og det vil sige, at når der skal købes nyt materiel osv. om 30 år, skal vi ud og låne flere penge, og det betyder altså, at man simpelt hen sender en regning til fremtidige generationer. At man overhovedet ikke har gjort sig nogle forestillinger om, hvor stor en regning man vil sende, forstår jeg ikke.

Men jeg vil gerne spørge mere specifikt, for jeg kan høre, at fru Gitte Lillelund Bech ved noget, som jeg ikke ved: Skal man forstå det sådan, at hvis det nuværende niveau for deling af takster i HUR fortsætter, så bliver tilbagebetalingen forøget med 15 år? Eller skal man forstå det sådan, at hvis den bliver ændret med en krone, så bliver den forlænget?

Altså: Kræver det, at Ørestadsselskabet får ændret det med en krone fra det nuværende niveau, for at vi ikke får 15 års tilbagebetalingstid, eller er det sådan, at der er en risiko for, at man ændrer det med en krone, og så bliver det 15 år? Der er jo lidt stor forskel på de to situationer. Og jeg kan høre, at det ved fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil lige knytte en enkelt kommentar til det første, hr. Lidegaard siger med hensyn til ingen

øvre grænse. Jo, jeg synes, der er en øvre grænse, og den øvre grænse vil for mig altid være infrastrukturprojektets levetid, inklusiv hvad der måtte være af reinvesteringer undervejs. Derfor synes jeg, der er en naturlig øvre grænse, for den giver sig selv med hensyn til, hvor lang tid infrastrukturprojektet kan leve.

Det, jeg sådan set refererede det til, er det notat, som trafikministeren oversendte til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Finansudvalg den 5. marts 2004. Og da hr. Lidegaard er medlem af Trafikudvalget, har jeg også en formodning om, at hr. Lidegaard har set det, og nu vil jeg læse højt, så der ikke bliver nogen misforståelse.

Det står under indtægtsdelingen: Såfremt Ørestadsselskabet kommer til at modtage f.eks. en krone mindre pr. påstiger end forudsat i selskabets langtidsbudget, vil dette påvirke lånerammen op til 100 mio. kr. og forlænge tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med ca. 15 år.

Det var det, jeg refererede til.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge fru Gitte Lillelund Bech, hvorfor Venstre afviser det forslag om en kommission, vi har fremsat. For det synes jeg ikke vi har fået nogen fornuftig forklaring på.

Jeg går ud fra, at fru Gitte Lillelund Bech er enig med mig i, at nu må det være nok, og at nu må der ryddes op i det her. Jeg går også ud fra, at hun er enig i, at det ikke alene kan gøres med Rigsrevisionen. Det er nødvendigt med en kommission, som kan komme med forslag til, hvordan man reorganiserer hele styringen af det her projekt. Og der hjælper det altså ikke med den lukkede følgegruppe. Den har mildt sagt ikke demonstreret de store resultater med hensyn til at få styr på økonomi og andre ting.

Så vil jeg godt spørge fru Gitte Lillelund Bech, om man vil gå i dialog med befolkningen, f.eks. den del af befolkningen, der kræver en nedgravning af metroen. Vil man gå i dialog med de fire partier her i Folketinget, som har tabt tålmodigheden? Jeg tænker da også, at Socialdemokratiet på et eller andet tidspunkt får nok.

Til sidst risikerer Venstre at sidde alene tilbage med denne skamstøtte. Det kan Venstre da ikke have nogen interesse i. Eller hvad er det man vil?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

For det første har Trafikministeriet og rent faktisk ejerkredsen jo lige præcis bebudet et hurtigt arbejdende udvalg, der skal komme med et bud på, hvorledes man skal restrukturere hele selskabet. Der har jeg selvfølgelig en formodning om, at man inddrager alle mulige aspekter.

Derfor har jeg ikke noget behov for, at man laver en kommission ved siden af, for for mig at se har vi nu en arbejdsgruppe, der skal se på, hvordan man kan restrukturere selve Ørestadsselskabet og i den forbindelse så få, kan man sige, mere åbenhed og gennemsigtighed i det. Og så har vi på den anden side Rigsrevisionen, som kommer med en rapport i november. Derfor har jeg ikke behov for at have en kommission. Det er sådan set grunden til, at Venstre ikke kan støtte det forslag, som fru Margrete Auken præsenterede heroppe.

Med hensyn til følgegruppen synes jeg nu, at jeg var ret klar i mælet i min ordførertale, vil jeg sige til hr. Albrechtsen. Jeg gjorde det fuldstændig klart, at følgegruppen er en gruppe, der følger, men på ingen måde har ansvaret for, hvordan driften drives. Vi har altså et selskab, vi har en direktion, vi har en bestyrelse. Ejerne sætter nogle folk ind i bestyrelsen. Følgegruppen er alene, kan man sige, en oplysningscentral, hvor vi har den glæde, at vi bliver oplyst hyppigere og måske også lidt dybere end Folketingets Trafikudvalg bliver.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er jo nærmest en tilståelsessag, for nu beskriver fru Gitte Lillelund Bech jo helt præcist, hvorfor man ikke er i stand til at få styr på tingene, fordi de, der hele vejen igennem har forkludret det her projekt, skal få lov til at køre det selv helt ud over afgrundens rand, mens der sidder en afmægtig følgegruppe bag lukkede døre og sludrer med ministeren. Jamen det er realiteten.

Så kommer vi og foreslår en løsning, og vi vil faktisk gerne indbyde til en dialog, f.eks. ved den københavnske venstrefløj. Hele den københavnske venstrefløj vil gerne have en dialog. Det er trods alt også en stor del af befolkningen.

Hvis man forestiller sig, at man vil gå videre med en ny cityring, ville det så ikke være en fordel også for partiet Venstre, at et sådant projekt kunne gennemføres i et bredt samarbejde? Men det vil man ikke, det ønsker man ikke. Man øn-

sker at køre det her projekt helt ud over skrænten. Man tager skyklapper på.

Vi kritiserede i sin tid, at man også satte Ørestadsselskabet til at lave de forberedende analyser af den nye cityring. Man ville ikke have uafhængige folk ind i det. Man vil ikke risikere, at man kan gå hen og blive klogere. Jeg synes altså ikke, det er særlig smart.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu har hr. Keld Albrechtsen og jeg nok et forskelligt syn på det her med, hvorvidt sådan noget fungerer eller ikke fungerer, når man har et selskab med en direktion og en bestyrelse. Jeg mener faktisk, at det fungerer, og at det kan fungere. Men det er selvfølgelig vigtigt, at bestyrelsen er i haserne på direktionen, og i den forbindelse er det vigtigt, at ejerne er i haserne på bestyrelsen og siger: Bestyrelsesmedlemmer, kære venner, I skal gøre det godt nok.

Der vil jeg sige, at vi i følgegruppen reelt set får netop informationerne, før Trafikudvalget får dem, og vi får dem tidligere.

Med hensyn til dialogdelen: Jeg synes nu godt nok, at jeg er i udmærket dialog, men jeg vil da sige, at jeg står ved hele den gamle aftale, som er lavet med hensyn til hele det her projekt, og det er altså de tre store partier, som har stået bag ved den. Den står jeg ved.

Jeg har svært ved at se, at hr. Keld Albrechtsen, uanset hvilke forslag hr. Keld Albrechtsen måtte komme med, kunne komme ind og sige: O.k., nu vil jeg sådan set også gerne gå ind og støtte op lige præcis om projektet, som det er.

Selv om jeg skulle sige ja til en kommission, tror jeg altså ikke på, at hr. Keld Albrechtsen og jeg nogen sinde bliver enige.

Med hensyn til om Venstre skal stå alene med den her skamstøtte: Jeg er helt sikker på, at kommer vi bare 10 år frem, vil alle være superglade for metroen. Så har jeg da ikke noget imod at stå alene med ansvaret og sige: Yes, jeg tager da gerne imod klapsalverne.

(Kort bemærkning).

Jette Bergenholz Baurup (S):

Nu hørte jeg fru Gitte Lillelund Bech tale om, at hun er stolt over metroen som københavnere. Jeg tror, at mange da er glade for, at der er en metro, men amagerkanerne er ikke stolte af den her metro. Det, der rent faktisk er sket, er, at metroen ligger ude i randområderne, og hvad angår busdriften, er der jo, som der tidligere er sagt af

flere talere, nedlagt utrolig mange buslinjer, og samtidig med det er buspriserne også steget.

Så siger fru Gitte Lillelund Bech: Jeg har en vision om, at man kan blive hentet, f.eks. kan ældre blive hentet i en bus fra bopælen og til det sted, de skal hen. Jamen kom tilbage til virkeligheden! Det er jo sådan, at selv handicaptransporten kræver, at folk skal have en rollator for overhovedet at kunne få den kørsel. Så det er simpelt hen så fremmed i dag.

Men det, jeg vil spørge om, er: Kunne fru Gitte Lillelund Bech overhovedet tro eller ønske eller få sit parti til at gå i dialog med metrogruppen, gå i dialog med borgerne på Amager for at høre, hvordan regnskaberne i virkeligheden ser ud, så man kan få nogle bedre miljøforhold, så man kan få nedgravet den metro?

Kl. 15.45

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det projekt, som metrogruppen på Amager har fremlagt, er jo ikke en fuldstændig nedgravning og overdækning af metroen. Det er for mig at se et projekt, som måske på nogle strækninger vil gøre det visuelt bedre, men på andre strækninger vil gøre det visuelt dårligere. Derfor mener jeg faktisk ikke, at det har de store forskelle i forhold til det eksisterende projekt, som vi i fase 3 har gang i ude på Amager. Jeg synes altså, det er en meget, meget dyr pris at betale, hvis man skal grave ned yderligere steder, uden at der bliver større forbindelsesveje osv. Så jeg er ikke villig til at betale den pris, det vil jeg sige.

Så til det med randområder. Jeg synes rent faktisk lige præcis, at det, der sker med metroen, er, at det er en kanongod måde at få byudviklet på. Prøv at se, hvordan det blomstrer ude i Ørestaden. Det er ikke bare Field's og alle dem, der skal ud og handle billige tilbud i Bilka og sådan noget, men det er rent faktisk også sådan, hvis man tager den hele vejen ud ad Amager Strandvej, hele vejen ud ad, hvor tredje fase af metroen skal være. Dér byudvikles der som aldrig før.

Så det ser jeg simpelt hen som værende det, som metroen er med til at drive, og derfor mener jeg faktisk ikke, at metroen kommer til at køre i randområder. Nej, går vi 30 år frem, er det, vi taler om, bestemt ikke randområder, hvor metroen kører.

(Kort bemærkning).

Jette Bergenholz Baurup (S):

Jeg vil da godt sige til fru Lillelund Bech, at vi ikke taler 30 år frem. Vi taler nu, og vi taler her, og vi taler om, hvilke busforbindelse og hvilke trafikforbindelser befolkningen på Amager har.

Men jeg vil da godt høre, om jeg har misforstået noget, når fru Gitte Lillelund Bech siger: Jamen det er kun det visionære. Det er det miljømæssige. Det er jo det eneste, som skiller metrogruppen og regeringens forslag. Så vil jeg spørge: Jamen er det ikke meget vigtigt, det miljømæssige, det lysmæssige, det udsigtsmæssige, på alle måder? Jeg taler til fru Lillelund Bech, men jeg ved ikke, om hun har lyst til at høre efter. Men er det ikke vigtigt, at det miljømæssige også er i orden? Er det ikke vigtigt, at en gruppe som amagerkanerne også mærker, at man tager det højtideligt, at man lytter, og at man gerne vil i dialog med dem? Det er jo småpenge, der skiller regeringens forslag i forhold til metroen.

Så vil jeg sige, at jeg synes, det er *så* godt et forslag, så det agter jeg at stemme for – netop det, der nu er bebudet.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Bare lige en enkelt kommentar: Nu hører jeg til dem, som nok mener, at jeg kan multitaske, så jeg kan både lytte og tale samtidig.

Til fru Bergenholz Baurup vil jeg sige med hensyn til det miljømæssige: Der er rent faktisk i fase 3 allerede nu indlagt for 390 mio. kr. miljø. Derfor synes jeg faktisk, at vi i meget høj grad har tilgodeset en del af de kommentarer, som kom fra alle amagerkanerne, som bor ude langs det, som er fase 3. Det har vi tilgodeset. Derfor mener jeg faktisk ikke, at der med det forslag, som ligger fra Amager Metro Gruppen nu, er så store forskelle, der skulle gøre, at vi skulle sætte yderligere millioner af til det. Det må jeg altså sige. Så jeg mener faktisk, at vi har tilgodeset lige præcis hele det miljømæssige spørgsmål.

Jeg har måske bare en enkelt kommentar til fru Bergenholz Baurup med hensyn til det her med at få hentet de ældre, og hvad der skal til og sådan noget lignende. Min opfordring er også til fru Baurup: Prøv at se på, hvordan man organiserer sin busdrift i Nordjylland, i Viborg Amt og lignende. Der organiserer man busdriften også ved anvendelse af private taxaer og aftaler med private taxavognmænd, og derved får man lavet en helt anden fleksibel busdrift end den, man ser i HUR. Så HUR kunne altså lære noget.

(Kort bemærkning).

Karen Jespersen (S):

Jeg vil sige, at fru Gitte Lillelund Bech næsten skulle komme ud på Amager og prøve at forklare borgerne på Amager, at den løsning, der ligger nu, er lige så god som den, de selv foreslår, og at det ikke betyder noget, om man får gravet den metro ned hele vejen igennem.

Men jeg vil gerne sige, at jeg kan støtte det forslag til vedtagelse, der ligger, for jeg mener, at hele det her forløb understreger, at det ikke er en acceptabel selskabsform. Jeg vil gerne spørge fru Gitte Lillelund Bech, om hun er enig i, at det forløb, der har været, er et eksempel på et meget lukket forløb, og at det ikke er acceptabelt, at man så langt henne i forløbet får de reelle tal for, hvad det faktisk koster at få metroen gravet ned med de forskellige udformninger.

Jeg synes ikke, der har været den åbenhed, som man kan forvente, og jeg mener, at det hænger sammen med den selskabsform, man har valgt. Det er derfor, at der er behov for at se på den selskabsform.

Kl. 15.50

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Den røde lampe har lyst længe dernede.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Først til det med, hvorvidt vi har fået det rigtige beløb nu i forhold til tidligere. Så vidt jeg husker det, er der allerede tidligere fra COWI blevet lavet et skøn, som endte på nogenlunde det samme som det, Birch & Kroghoe kom frem til.

Derfor mener jeg faktisk, at der jo tidligere er lavet et skøn om, hvad der skulle ske, hvis man skulle lave alternative løsninger. Og der var alternative løsninger inde over, allerede inden man lagde sig fast på, hvordan fase 3 skulle være. Det er også taget i dialog med de politikere, som er valgt de respektive steder.

Nu hører jeg til dem, som siger, at vi har et repræsentativt demokrati, og derfor synes jeg faktisk, at det er naturligt, at man som borger går i dialog med sine lokale politikere, og at de lokale politikere går i dialog med parlamentet og finder en løsning. Jeg synes, at det sådan set også er det, der er sket.

(Kort bemærkning).

Karen Jespersen (S):

Det vil sige, at fru Lillelund Bech mener, at det er en rigtig god selskabsform, som man godt

kan videreføre og eventuelt kopiere, hvad jeg altså er uenig i. Men det kunne være meget interessant at høre, om det er det, der menes. Så vil jeg godt lige have bekræftet, at hvis man ville, er det muligt for Folketinget at pålægge trafikministeren som statens repræsentant i bestyrelsen at gå ind for, at man laver en anden form for nedgravning ude på Østamager.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Med hensyn til selskabsformen vil jeg sige: Den her selskabsform har nogle fordele, og den har nogle ulemper. Den har den fordel, at man laver koblingen mellem arealudvikling og udvikling af infrastruktur. Det er en naturlig kobling, som er i alle mulige udviklinger. Tag til hvilken som helst provinsby, og der laver man en infrastrukturudvikling, samtidig med at man laver en arealudvikling. Det er så også det, vi gør i København.

Det, som jeg vil sige er ulemper i den her selskabsform, er bl.a. det, som handler om indtægtssiden. Ikke så meget salg af arealer, men f.eks. det, der handler om, hvilke indtægter man får via salg af billetter, altså hvor mange der kører med metroen. For det er en usikkerhed, som vi har vidst har været der fra start. Det er altså en usikkerhed, som man, hvis man havde valgt en anden selskabsform, eller hvis det havde været et andet sted, så ikke ville have haft.

Så jeg synes, der er fordele og ulemper ved selskabsformen. Derfor kan jeg ikke bare sige, at man kan kopiere den til hvad som helst. Det kommer helt an på, hvor det er henne.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

I forslaget til vedtagelse er indskrevet ønsket om halvårsregnskaber. Nu lagde jeg mærke til, at fru Gitte Lillelund Bech nævnte, at man var åben over for, at Ørestadsselskabet skulle omdannes, så der blev et driftsselskab og et arealudviklingsselskab. Jeg hørte også DSB nævnt i den forbindelse. I DSB har man jo en professionel bestyrelse, så det går jeg også ud fra at man er åben over for.

Men DSB drives jo på aktieselskabslignende vilkår, og da det er et stort selskab, må det jo være at sammenligne med et børsnoteret selskab. Det er således, at børsnoterede selskaber, der har en størrelse som Ørestadsselskabet, offentliggør kvartårsregnskaber, og de er også underlagt de børsnoterede regler, således at man skal

meddele til Fondsbørsen, når man har divergens ud fra fremlagte budgetter. Kan fru Gitte Lillelund Bech være enig med mig i, at det er det, vi skal nå frem til med Ørestadsselskabet?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg kan ikke stå her og give tilsagn om, at man omdanner Ørestadsselskabet til et aktieselskab, for som det er i dag, er det jo et interessentskab, og der gælder andre regler for interessentskaber, også med hensyn til offentliggørelse af årsregnskaber eller halvårsregnskaber.

Når vi taler om aktieselskaber, er det naturligt, at man følger aktieselskabsloven, og hvad angår store aktieselskaber, vil jeg give hr. Poul Fischer fuldstændig ret i, at der er det naturligt, at man følger de regler, som i øvrigt gælder for den type selskaber. Med hensyn til professionelle bestyrelser osv. vil jeg sige, at der synes jeg igen, det er vigtigt at se på, hvad det er for en selskabsform, og interessentskaber er anderledes end aktieselskaber.

Jeg synes jo nok, at de ejere, der sidder som ejere for Ørestadsselskabet, har udpeget bestyrelser, som jeg i hvert fald ville sige er professionelle bestyrelser, og som jeg forventer agerer som en professionel bestyrelse for et i/s.

Med hensyn til oplysninger i øvrigt om, hvordan det går, er det sådan, at Ørestadsselskabet leverer kvartalsrapporter, ikke på økonomi, men i hvert fald på, hvordan systemet fungerer, og hvordan metroen kører, og de kvartalsrapporter fremsendes så vidt jeg husker også til Trafikudvalget. Derfor er der i hvert fald den vej igennem en løbende oplysning til Trafikudvalget om, hvad der foregår.

Kl. 15.55

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Nu havde jeg ikke noget ønske om, at Ørestadsselskabet skulle omdannes til et aktieselskab. Jeg bad om, at det kunne blive drevet på aktieselskabslignende vilkår lige så vel som DSB, der heller ikke er et aktieselskab.

Men jeg har et supplerende spørgsmål. Det er med hensyn til cityringen. Dansk Folkeparti har ligesom Venstre og andre partier sagt ja til, at man arbejdede videre med det projekt. Er man i Venstre enig i, at man ikke laver nogen anlægslov på det område her, før man kan se lys for enden af tunnelen i det metroprojekt, der er igangsat?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg synes i hvert fald, at det i forbindelse med diskussionerne om cityringen, og inden man træffer beslutningen, er værd at tage alle de forskellige aspekter ind, som bl.a. diskuteret i dag, og som har været diskuteret i forbindelse med de tre faser, der har været indtil nu i metroen, så vi er sikre på, at når vi laver en cityring – for det håber jeg vi gør – så har vi lært af de fejl, der måtte være begået undervejs i det forløb, som har været siden 1992.

Derfor synes jeg ikke, der er nogen grund til at tage en forhastet beslutning om en cityring, før vi har tingene liggende klar. Men præcis hvornår beslutningen kan tages, det kan jeg ikke svare hr. Fischer på.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Tak for indsatsen.

Så er det hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Jeg vil gerne takke trafikministeren for redegørelsen om Ørestadsselskabets grundlag og økonomiske rammestyring, for det er jo netop et helt specielt grundlag for det projekt, som vi har igangsat omkring Ørestaden.

Vi er enige med trafikministeren i, at det er et visionært projekt, fordi det er skabt på baggrund af at få et kollektivt trafiksystem bygget op, nemlig metroen, inden en ny bydel fuldt og helt skal tages i brug. Det er faktisk unikt. Man kan kalde det en utrolig fremsynet byplanlægning i København.

Det skal hvile i sig selv, det har været hele forudsætningen for det her projekt. Derfor er der ikke noget odiøst i den måde, man ligesom har bygget det op fra starten, netop med de elementer, der har ligget, dels med grundsalg, dels i forhold til billetindtægter, dels i forhold til grundskylden, som er en del af finansieringen her, altså at man så har set på, hvad der hen ad vejen skulle være brug for rent lånemæssigt. Så har man fået det godkendt i Finansudvalget, for der er jo ikke noget, der har været skjult. Det vil jeg gerne gøre opmærksom på. Der er intet, der har været skjult i dette projekt.

Vi er med til at give København et tiltrængt løft. Det synes jeg ikke man skal glemme i den her sammenhæng.

Når det er sagt, er det klart, at vi ikke vil betale en krone mere end nødvendigt. Ikke alt har kørt glat i dette projekt, hverken teknisk eller

økonomisk. Derfor bad vi før jul om, at økonomi og teknik blev gennemgået og handlingsplaner fremlagt, sammen med for øvrigt de øvrige i styregruppen, til mødet i styregruppen, som skal afholdes her sidst i marts måned.

Der er altså også kommet nye elementer, der skal tages med i betragtning, når vi revurderer tingene; om vi kan gøre det bedre, for det skal vi jo som ansvarlige politikere, og det gør vi selvfølgelig også med det projekt, nemlig at den nuværende regering jo har indført et skattestop. Det har betydning for en del af indtægterne netop omkring det med grundskylden. Vi mangler altså også den endelige afklaring omkring momsen, at få klaret momsafløftningen af, og også i forhold til taksterne på billetterne.

Men vi er nu tættere på en færdiggørelse, og derfor har vi jo bedt om denne gennemgang, og vi ser frem til mødet i styregruppen og til at få afklaret tingene, så vi kan komme videre med projektet og få det afsluttet til gavn for vores hovedstad.

Jeg vil gerne afslutningsvis stille trafikministeren et spørgsmål, for der har været meget fremme om, at ministeriet ikke har hørt Amager Metro Gruppen om projektet. Har ministeriet, eller har ministeriet ikke hørt og inddraget Amager Metro Gruppen i forhold til det udkast, der har været fremlagt af PricewaterhouseCooper?

Kl. 16.00

Så er der i dag fremsat et forslag til vedtagelse. Der vil jeg gerne sige til forslagsstillerne, at alt det, der er her minus kommissionen, faktisk er det, vi har bedt om. Det er det, der skal fokuseres på, det er vi slet ikke i tvivl om, også for at gøre det mere gennemsigtigt i forhold til det med at kunne dele det op på en anderledes måde, hvad angår drift og etablering. Det er vi helt enige i. Jeg skal dog sige, at vi ikke vil nøjes med en halvårlig afrapportering; det ville være en forringelse, for hidtil har vi fået det kvartalsvis, og det vil vi altså bede ministeren om fortsat at få.

Vi er ikke uenige med dem, der har lagt det her frem, men vi synes altid, det er en god ting, at de, der har stået fadder til en ting, også er dem, der vil tage tævene i implementerings- og opbygningsfasen, og også er dem, der ligesom prøver at drive tingene videre frem, men selvfølgelig også lytter til de øvrige partier her i Folketinget med respekt for demokratiet – det skal man selvfølgelig gøre – men der skal bare være en forståelse for her, at vi har et ansvar.

Vi har igangsat det her projekt, og vi agter også at være en del af de partier, der kører det her fuldt og helt til ende, for det vil vise sig, ligesom med øvrige store projekter, bl.a. Storebæltsbroen, at det jo virkelig er projekter, der har været behov for. Derfor skal vi heller ikke stoppe op nu og begynde at ryste på hænderne, men vi skal selvfølgelig hele tiden vurdere, om vi kører den rigtige vej med vores projekt.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker ministeren ordet? Ja, så må jeg lige bede ordføreren om at gå ned fra talerstolen. Der er nogle korte bemærkninger bagefter til ordføreren.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Undskyld, formand, at jeg griber ind, men jeg fik et konkret spørgsmål fra hr. Poul Andersen, og da andre har stillet det samme spørgsmål, vil jeg foretrække at komme med en afklaring, så vi ikke glider ud ad et forkert spor.

Tak for spørgsmålet om, hvorvidt Amager Metro Gruppen er blevet hørt omkring det udkast, som kommer fra PricewaterhouseCoopers, altså den udredning, der er lavet. Ja, det er de. De er blevet hørt. Både Amager Metro Gruppen og Østamagerbaneselskabet er blevet hørt. Men de svar, de har givet, har ikke ført til ændringer i konklusionerne.

Jeg skal i øvrigt sige til Folketinget, at jeg vil oversende svaret i dag, men jeg kan se, at denne debat tager meget lang tid, så det kan godt være, at jeg først får det underskrevet så sent i aften, at det bliver i morgen, Folketingets Trafikudvalg får det.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Et øjeblik, minister. Det, man risikerer ved at gå på talerstolen, er altså, at der er nogen, der beder om korte bemærkninger, og jeg har foreløbig noteret hr. Martin Lidegaard, hr. Keld Albrechtsen og fru Margrete Auken for korte bemærkninger til ministeren.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han synes, det er en normal fremgangsmåde, at man bestiller en rapport med høringsfase, og før rapporten er færdig og hørings svarene er kommet ind og indarbejdet, så tager man en beslutning fra ejerkredsens side, før der overhovedet foreligger nogen rapport.

Uanset hvad man mener om substansen i denne her sag – der er mange holdninger, og det kan være meget svært at gennemskue, hvilken der er den rigtige rent teknisk – så synes jeg, at hvis man endelig beslutter at lave en uvildig undersøgelse for ligesom at sige, at man gerne vil gøre rent bord, man vil gerne feje enhver tvivl af banen, så virker det ikke særlig hensigtsmæssigt, at man, før rapporten overhovedet foreligger, har lavet konklusionen.

Hvad er grunden til, at man har lavet en konklusion, før man har rapporten?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Man har naturligvis ikke draget nogen konklusion, før man har lavet rapporten, men det er rigtigt – og jeg kan også roligt sige, at jeg var temmelig irriteret over det – at rapporten blev offentliggjort i sidste uge, mens jeg var på ferie, uden at jeg havde set den, og det var jeg også meget utilfreds med.

Men sådan var det, den slap altså ud til pressen, for der var journalister, der havde den. Men det ændrer ikke ved, at rapporten selvfølgelig er lavet fuldstændig ordentligt og hæderligt, og at Østamagerbaneselskabet og Amager Metro Gruppen er blevet hørt, da rapporten er blevet lavet, men de har ikke givet svar, som har givet anledning til at ændre i rapporten. Sådan er det oplyst over for mig.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Så bliver jeg nødt til at få bekræftet af ministeren, at det, der var tidsplanen, var, at der skulle ligge et første udkast den 1. marts til ejerkredsen, den skulle ejerkredsen så kommentere, og Amager Metro Gruppen bad også om at få lov til det; de fik aldrig svar på deres spørgsmål, men de havde tidligere, det har ministeren ret i, fået lov til at kommentere det. Efter at alle høringssvar så var blevet indarbejdet, skulle der udarbejdes en endelig rapport, som skulle offentliggøres medio marts.

Så er det rigtigt, at den her midlertidige rapport, som ejerkredsen skulle kommentere, lidt overraskende blev offentliggjort allerede den 1. marts. Men der foreligger ikke nogen endelig rapport, og dog træder ejerkredsen sammen få dage efter, at denne midlertidige rapport er blevet lækket til pressen, og på basis af en halvfer-

dig rapport tager man en beslutning, og det er det, der forekommer os udefrakommende højest besynderligt.

Kl. 16.05

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Der er ikke tale om en halvferdig rapport, det er en helt færdig rapport, der er afleveret, som nu bliver oversendt til Folketinget i dag eller i morgen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Det er muligt, at der bliver oversendt noget til Folketinget i dag, det har vi jo så ministerens ord for, men ministeren vil jo da kunne bekræfte, at det, vi fik sendt over den 3. marts, hedder et internt arbejdsudkast. Kan ministeren bekræfte det? Det er i hvert fald det, der står på det dokument, jeg har i hånden her, som jeg fik fra ministeren.

Kan ministeren så bekræfte, at på baggrund af det interne arbejdsudkast – som altså ingen havde haft mulighed for at diskutere andet end den interne kreds – træffer Københavns Kommune ved overborgmesteren, men uden at spørge Borgerrepræsentationen, og så ministeren en afgørelse, som munder ud i denne her pressemeddelelse? Og kan ministeren bekræfte, at ingen beboere eller nogen som helst, ikke engang Borgerrepræsentationens eller Folketingets medlemmer, overhovedet har været inddraget i noget som helst, før man træffer beslutningerne på grund af et arbejdsudkast?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg beklager, hr. formand, der var simpelt hen så mange spørgsmål, at jeg ikke rigtig ved, hvilket af dem jeg skal svare på.

Jeg kan bekræfte det med rapporten, en foreløbig rapport, den 3. marts, var det vist.

Kunne jeg ikke få et konkret spørgsmål, så jeg kunne koncentrere mig om det ene spørgsmål, jeg skal svare på? Jeg fik fire spørgsmål på en gang.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Værsgo, hr. Keld Albrechtsen igen – stille og roligt.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jamen mit spørgsmål var meget enkelt: Vil ministeren bekræfte, at det var et foreløbigt arbejdsudkast; at der blev sendt en pressemeddelelse ud, hvor ministeren og overborgmesteren havde ansvaret; at hverken Folketingets medlemmer eller Borgerrepræsentationen eller beboerne har haft nogen mulighed for at drøfte med overborgmesteren og ministeren den konklusion, der var draget; at beslutningen er blevet truffet i en lukket kreds uden at inddrage offentligheden, uden at inddrage beboerne, uden at inddrage Folketinget og uden at inddrage Borgerrepræsentationen og på et foreløbigt grundlag af et foreløbigt udkast?

Jeg synes, det er et meget enkelt spørgsmål, for det går jo simpelt hen ud på, om ministeren har inddraget nogen som helst i det. Hvis ikke ministeren vil svare på det, så kan jeg svare på det: Nej, det har ministeren ikke. Det er kørt hen over hovedet på alle. Der er fuldstændig mangel på demokrati i denne her sag.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er slet ikke min opfattelse. Det er foregået fuldstændig efter reglerne, og jeg har som sagt til hensigt at oversende rapporten i dag til Folketinget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vil ministeren bekræfte, at Amager Metro Gruppen ikke er blevet inddraget efter det første, ligesom de ikke fik lejlighed til at kommentere Birch & Krogboes rapport, og at de ikke har fået lejlighed til at kommentere den konklusion eller de tal, der lå bag ministerens konklusion? Vil ministeren bekræfte, at de ikke har været inddraget overhovedet, at man har talt med dem i starten og derefter overhovedet ikke, da rapporten kom, at de ikke har fået lejlighed til at kommentere den foreløbige rapport, og at de ikke har fået lejlighed til at kommentere de forudsætninger, ministeren i øvrigt lagde til grund?

Vil ministeren bekræfte, at det er tilfældet?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg læser op, hvad jeg sagde før, for jeg har nemlig skrevet det ned for at være sikker på, at jeg svarer rigtigt:

Jeg vil gerne oplyse om, at Amager Metro Gruppen så vel som Østamagerbaneselskabet er blevet hørt vedrørende udkastet til PricewaterhouseCoopers udredning.

Og så gentager jeg, at jeg regner med, at den endelige rapport bliver sendt til Folketinget i dag, alternativt i morgen tidlig.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Margrete Auken for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det vil sige, at ministeren mener, at når Amager Metro Gruppen har lavet et notat, hvor der står, at de ikke er blevet hørt, at de ikke har fået lejlighed til at kommentere de foreløbige tal, altså den foreløbige undersøgelse, så lyver de?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det kan jeg ikke svare på. Jeg kan svare på, hvad jeg har fået at vide af mit system.

Margrete Auken (SF):

Men trafikministeren har fået at vide af sit system, at Amager Metro Gruppen har været inde også over den foreløbige rapport; fik lov til at kommentere den, før der blev slået ...

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg gentager, at de er blevet hørt vedrørende udkastet til PricewaterhouseCoopers udredning.

Margrete Auken (SF):

De er blevet hørt, men er de blevet hørt, efter at de havde set tallene? De blev spurgt inden, men er de blevet hørt, da de så rapporten?

Og læg nu lige mærke til, at tallet er blevet halveret. Jeg hørte godt lige før fru Gitte Liljelund Bech stå og sige, om det ikke var det samme tal, der lå der, da man traf beslutningen i 2002. Hun var her ikke i spørgetiden, så hun kunne ikke høre, at jeg dér gjorde opmærksom på, at tallet dengang, COWI's tal, lå mellem 650 mio. kr. og 1 mia. kr. Det var tre gange så stort som det tal, der nu kom frem fra Birch & Krogboe. Men det tal, der kom frem, og den beregning, fik Amager Metro Gruppen ikke lejlighed til at sige noget til overhovedet. De havde bedt om det, men fik ikke lejlighed til det. Så den høring, ministeren taler om, må være det, man har spurgt dem om, inden man har lavet rapporten.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan ikke komme nærmere ind på det end det, jeg har sagt.

(Kort bemærkning).

Jette Bergenholz Baurup (S):

Jeg vil godt spørge ministeren, om det forandrer noget i ministerens beslutning med hensyn til, at man ikke ønsker at give penge til nedgravning af tredje etape på Amager, når man ved, at lige nu her for 5 minutter siden er der kommet et skriftligt forlig mellem Venstre, SF, Enhedslisten, Dansk Folkeparti og CD i Københavns Borgerrepræsentation, hvor det kommer til behandling den 25. marts, at man vil tage et lån over 30 år, så man kan betale for en nedgravning.

Bevirker det, at ministeren ændrer sit standpunkt?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan kun holde mig til, hvordan det er i Folketinget, det er mit ansvarsområde, og i Folketinget er der ingen forudsætninger, der er ændret.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Jette Bergenholz Baurup for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Jette Bergenholz Baurup (S):

Når jeg stiller ministeren spørgsmålet, er det netop, fordi det jo er Venstre, som her i Folketinget er regeringsparti sammen med De Konservative, og så vil jeg da gerne høre, om ikke man har en eller anden form for samarbejde med Københavns Borgerrepræsentation. Ministeren må da være bekendt med, at der er indgået et skriftligt forlig nu for ganske kort tid siden.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er jeg bekendt med nu, hvor jeg får det at vide, her hvor jeg står på Folketingets talerstol.

Men der er ingen ændringer i det synspunkt, jeg har. Der er et flertal i Folketinget for det, vi har vedtaget. Det er der utvivlsomt også, så vidt jeg kan høre, i Københavns Amt, og hvordan det er i Københavns Kommune, må Københavns Kommune se at få afklaret.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til trafikministeren.

Så må jeg spørge: Fastholder hr. Keld Albrechtsen, hr. Martin Lidegaard og fru Margrete Auken korte bemærkninger til den socialdemokratiske ordfører? Det gør de alle sammen.

Værsgo, hr. Poul Andersen, og så starter vi med hr. Keld Albrechtsen med spørgsmål til hr. Poul Andersen.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Så vil jeg straks sende det sidste spørgsmål videre til hr. Poul Andersen, for nu er der jo en ny situation.

Vi får at vide nu, at der foreligger et forlig i Borgerrepræsentationen, og jeg går ud fra, at hr. Poul Andersen er enig med mig i, at den måde, som trafikministeren har håndteret spørgsmålet om nedgravningen på Amager på, ikke er acceptabel.

Derfor vil jeg godt spørge hr. Poul Andersen: Vil Socialdemokratiet være med til at sikre, at vi nu får tid til at indlede en dialog med Borgerrepræsentationens medlemmer og med Amager Metro Gruppen med henblik på at få løst det spørgsmål om nedgravningen, for jeg håber og tror da på, at det nu ikke længere kan være holdbart for Socialdemokratiet med den måde, det her kører på?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Der er jo to facetter i det, altså dels i forhold til den måde, som dagsordenen tilsiger det på i dag, sådan som jeg opfatter hr. Keld Albrechtsens spørgsmål, dels i forhold til det, at vi lige for nylig har hørt her, at der skulle være indgået en aftale. Jeg skal jo se aftalen først. Vi har kommunalt selvstyre. Det her er tre parter.

Jeg må da bare sige, at hvis man kommer med nogle midler, så ser det jo helt anderledes ud. Det har man jo ikke givet noget tilsagn om på et tidligere tidspunkt. Så er det jo en ny situation. Så vil man åbenbart lægge nogle flere penge for at få et anderledes projekt. Men lad os lige prøve at få det verificeret først; lad os se, om det nu er ganske korrekt osv.

Til det andet, hr. Keld Albrechtsen spurgte om, kan jeg sige, at det er helt korrekt, at jeg helt klart har sat spørgsmålstegn ved, om det her fungerer på en optimal måde, og jeg har også sagt på mit partis vegne – det gjorde jeg ganske kort før jul – at vi simpelt hen ikke ville finde os i den slinger, der foregik. Vi skulle have strammet op på det her. Det er også et spørgsmål om

at få det etableret på en lidt anderledes måde, sådan at vi får mere gennemsyn i forhold til anlæg og drift på det her. Det kan jeg så citere, når jeg får det næste spørgsmål.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Keld Albrechtsen for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt stille hr. Poul Andersen et spørgsmål i forbindelse med den aftale, som er indgået blandt partierne i Københavns Borgerrepræsentation, hvor der er muligheder for at få en løsning, som også beboerne kan leve med. Jeg spurgte også før hr. Poul Andersen, om han syntes, det var tilfredsstillende, at ministeren går ind og træffer en beslutning på baggrund af et foreløbigt arbejdsudkast, uden at beboerne er hørt, uden at Borgerrepræsentationens medlemmer er hørt, uden at Folketingets medlemmer er hørt, og nu viser det sig så, at det, der er truffet beslutning om, ikke kan bæres igennem i Borgerrepræsentationen.

Kl. 16.15

Så er det sådan, jeg måske også lidt tolker det svar, hr. Poul Andersen kommer med, at hvis det er situationen, hvis jeg har beskrevet situationen korrekt, så er det heller ikke holdbart set ud fra Socialdemokratiets synspunkt. Det er bare det, jeg gerne vil have et tilsagn om, for hvis hr. Poul Andersen kan give det tilsagn, så tror jeg, det vil give en stor lettelse og optimisme på Amager og i København og i Borgerrepræsentationen, for så vil der jo være et flertal i Folketinget, der vil have den sag løst på en anstændig måde.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Dette er jo et ledende spørgsmål. Jeg skal sige, at der er tre instanser i det her, og derfor kan man ikke ensidigt bare lægge det over på ministeren. Der er altså kommunen, og der er amtet, der også er med i det her projekt.

Men der skal ikke være nogen som helst tvivl om, hvad vi mener omkring det med driften i Ørestadsselskabet, og det, vi har sat spørgsmålstegn ved – det er også en af grundene til, at der er sat fokus på det. Som jeg siger i det udsagn, jeg har givet i Berlingske Tidende her op til jul, hvor jeg helt klart præciserer, at vi ikke er tilfredse med det:

I selskabet har vi en formand, der hedder Henning Christophersen, og en næstformand, der hedder Jens Kramer Mikkelsen. De skal sammen med den øvrige bestyrelse og ledelse få det til at fungere.

Det er et helt klart citat. Det er deres opgave. Og bestyrelsesmedlemmerne får honorar for at fungere. Hvis de ikke kan eller ikke vil, så skal de blot sige til. Så enkelt er det. Nu må de stramme balderne og se at komme i gang. Så enkelt er det.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg var især glad for i hr. Poul Andersens ordførertale, at han var enig i vores forslag til vedtagelse. Jeg går ud fra, at det betyder, at Socialdemokratiet stemmer for, og det er jo en god ting, for så har vi faktisk et flertal for at få orden på sagerne, som også hr. Poul Andersen ønsker.

Et enkelt spørgsmål kunne være: Her i mandags, da det blev kendt, at vi sandsynligvis skulle have udvidet lånerammen, udtalte hr. Poul Andersen, at det havde han ikke nogen problemer med, så længe det blot ville føre til, at tilbagebetalingstiden forlænges.

Kassekreditten må altså sådan set for Socialdemokratiets skyld stige til, hvad det skal være, så længe det kun går ud over tilbagebetalingstiden. Derfor kunne jeg selvfølgelig godt tænke mig at høre hr. Poul Andersen, om han har sådan et øvre loft for, hvor lang tilbagebetalingstid det er rimeligt at have. Er det 100 eller 200 år? Eller hvornår begynder man at ramme en tærskel, hvor man ikke synes, det er helt forsvarligt i forhold til fremtidige generationer?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Nu kan man undskylde meget, fordi hr. Martin Lidegaard jo ikke har været så længe i Folketinget. Jeg vil bare lige minde hr. Martin Lidegaard om, at hans parti altså var med i regeringssamarbejdet med Socialdemokratiet, hvor vi også har kørt det her projekt, og hvor der har været fuld dialog omkring de tiltag. Derfor er der måske lige lidt, man skulle snakke med de lidt ældre medlemmer i partigrupper om, sådan at man ikke stiller sig op og kører ren populisme her.

Med hensyn til forslaget til vedtagelse ved hr. Martin Lidegaard jo udmærket godt, hvad jeg sagde. Der er intet i dette forslag, som Socialde-

mokratiet ikke har pointeret i efteråret der skal tages hånd om. Selvfølgelig kan vi da ikke stemme for det forslag. Vi fragiver selvfølgelig ikke vores indflydelse på at køre det her projekt til ende, og det gør vi i respekt for de øvrige partier, vi er sammen med.

Vi ved jo udmærket godt, hvad det her handler om. Hr. Martin Lidegaard har jo signaleret, at han vil have letbane til at køre rundt i København i stedet for metro. Man ønsker ikke metro. Hvis det står til troende, så er det jo det standpunkt, De Radikale har taget, efter at de har skiftet trafikpolitisk ordfører.

Lånerammen giver bare ubegrænset årstal for tilbagebetaling. Jeg er fuldstændig klar over, hvordan vi har etableret det projekt her. Jeg kender betingelserne, og det er dem, vi styrer efter. Derfor skal det betales tilbage, og det har selvfølgelig den konsekvens, at tilbagebetalingstiden kan stige nogle år.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Selv om jeg ikke har været i Folketinget længe, er det jo normalt, at man besvarer de spørgsmål, der bliver stillet, i stedet for at komme med en masse mystiske angreb, som ikke har noget som helst hold i virkeligheden, herunder at vi skulle være imod metro som sådan. Men det kan jeg jo svare på i mit ordførerindlæg. Og jeg kan også sige, at vi så sent som i dag har diskuteret det spørgsmål i den radikale folketingsgruppe, og at der er fuldstændig enighed om vores holdning til det.

Det, der er problemet fra radikal side, og det, vi diskuterer i dag, er økonomien i metron, og det er den, vi er bekymrede over. Og vi er dybt bekymrede over den sorgløse måde, hvorpå man sender regningen til fremtidige generationer.

Hr. Poul Andersen ønsker jo ikke at svare på, om der er et loft for ham, eller den gæld bare kan stige og stige og stige og stige. Eller er der et tidspunkt, hvor man må sige, at det her belaster økonomien så meget i fremtiden for projektet, netop fordi vi gerne vil have en god kollektiv trafik, at vi, den generation, som hr. Poul Andersen tilhører, må tage konsekvensen?

Kl. 16.20

Så beklager jeg, at jeg misforstod det med vedtagelsen. Normalt er det jo sådan, at hvis man er enig i et forslag til vedtagelse, så stemmer man for det, men det kan jeg forstå at man så ikke gør i dette tilfælde.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Der er jo sådan med hr. Martin Lidegaard, at han ligesom vil polemisere, og det kommer man ingen vegne med. Det, vi er i gang med her i dag, er egentlig det, som vi har iværksat i efteråret, og det har vi klart signaleret, og jeg kan citere en gang til fra Berlingske Tidende her. Der sidder en styregruppe, hvorom vi klart har signaleret til ministeren og den øvrige ejerkreds omkring det her, at der skal foretages nogle ting, og det vil man også fuldt ud få syn for her sidst i marts måned.

Derfor er det også sådan, at ministeren her har kunnet oplyse om, at der er brug for en ny, lidt større låneramme. Det er jo afledt af det, vi har iværksat, og derfor glæder jeg mig til det møde, vi skal have her sidst i marts måned, så vi kan få de forhåbentlig sidste ting på bordet, sådan at vi er tættere på en færdiggørelse af det her projekt, og sådan at vi får et klart overblik over, hvad den sag her vil koste i den sidste ende.

Det er sådan set målet med det her. Så kan der selvfølgelig komme nogle overraskelser, men lad os vente og se.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har én ting at sige, som hr. Poul Andersen altså ikke er klar over: regnskaber, dem får vi en gang om året. Det, der kommer hvert kvarte år, er en fremdriftsrapport, og det er ikke regnskaber. Og det, vi beder om nu, er at få regnskaber hvert halve år i stedet for, så vi kan have styr på det. Det var bare sådan lige en faktuel oplysning.

Når hr. Poul Andersen så siger, at man vil køre til den bitre ende, og at han er sikker på, at han ikke får nogen grimme overraskelser – jeg skal lige gennemgå langtidsbudgettet med ham bagefter, så skal jeg vise ham, hvor der ligger nogle rigtig grimme overraskelser og lurer – så kan jeg forstå, at det så også er o.k., Ørestadsselskabet skal få lov til at køre til den bitre ende, og er det 50 år, er det 75 år, er det 100 år, skal det ikke få en rask socialdemokrat til at ryste på hånden, så vil jeg godt spørge, om det virkelig er det, ordføreren mener.

Normalt er det sådan, at en kommune ikke må låne til noget, der rækker længere end 25 år; jeg tror, det er dér, den ligger. Nu er vi altså oppe i det her – og det er det ene: Mener man, at man vil køre til den bitre ende, uanset hvordan? Og

det andet er – nu kan jeg se, at det må vi så tage i anden omgang.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal bare ganske kort og præcist sige til fru Margrete Auken: Dette projekt skal ikke koste en krone mere, end det er nødvendigt. Det har jeg også sagt i min ordførertale. Vi er et ansvarligt parti, der selvfølgelig er gået ind i et projekt for også at færdiggøre det, men det kan og skal styres på en bedre måde, det har jeg også givet udtryk for, og det er det, vi er i gang med, og sådan er det med den type projekter.

Derfor forventer vi også, at vi her sidst på måneden får fremlagt nogle reviderede handlingsplaner og også et klart syn for, at de ting her vil blive kørt videre på en ordentlig og en fornuftig måde.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan ikke høre, at der er nogen som helst form for ansvarlighed i det, der bliver sagt, om, at det ikke skal koste en krone mere end nødvendigt, fordi det jo er fuldstændig åbent, hvad der er nødvendigt, for det kan man bare blive ved med, og man kan oven i købet bestille nye projekter, man kan oven i købet gå i gang og se på metrocityringen, meget gerne for hr. Poul Andersens skyld, for »vi ryster ikke på hånden, vi er nogle, der er faste i kødet, vi ved, hvad det drejer sig om, vi er rigtige mænd, vi kan godt klare det her.«

Men så ville jeg godt lige spørge om en anden ting. Nu er det jo sådan, at det mest berører københavnere. Når det her får lov at køre i 50-100 år, så vil der i hele den periode ikke være ejendomsskatter til københavnere fra det område, for det er en af de mange finansieringer, Ørestadsselskabet har, nemlig at de får ejendomsskatterne ubeskåret. Det er jo derfor, de brokker sig over skattestoppet, for så får de lidt mindre, og det får de lov til at få, så længe der er gæld. Så det er minsandten et drænrør, der er lagt ned i københavnernes lommer her, oven i de andre ulykker.

Jeg vil godt lige spørge hr. Poul Andersen: Syner hr. Poul Andersen, det er helt fair? Jeg tror ikke, at københavnere har været klar over, hvad det var for noget, de nu bare skibede sig ind i, og man så bare siger 50 år og 100 år.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg synes, det er dejligt, at fru Margrete Auken stiller det spørgsmål, for der er tre parter i det her. Der er en lokalt valgt, det er kommunen, og der er det regionale, det er amtet, og der er Folketinget, der er med som parter i det her. De har i sin tid sagt ja til det projekt på de vilkår, fordi der var mulighed for at få det finansieret. De står til ansvar over for deres vælgere, der er valgt hvert fjerde år, og sådan er dét, og det har været fuldt synligt, at det er måden, det her er blevet finansieret på.

Med hensyn til cityringen vil jeg gerne sige, at der overhovedet ikke ligger noget klart billede af, hvordan den skal finansieres. Er der et ønske fra københavnere om at få den, jamen så støtter vi gerne op omkring det, hvis det er muligt, helt sikkert.

Kl. 16.25

Poul Fischer (DF):

Indledningsvis vil jeg takke ministeren for orienteringen. Dansk Folkeparti hilser også denne forespørgselsdebate velkommen.

Denne forespørgselsdebate begrænser sig til at omhandle Ørestadsselskabets lånerammer og regeringens løbende budgetkontrol i modsætning til den forespørgselsdebate, vi havde i maj 2002, som omhandlede en status på metroprojektet.

Ørestadsselskabet er ejet af staten med 45 pct. og Københavns Kommune med 55 pct., og Ørestadsselskabet er interessant sammen med Frederiksberg Kommune, Frederiksbergbanen, ligesom man er interessant sammen med Københavns Amt i Østamagerselskabet. Man driver arealudvikling og grundsalg i Ørestaden, man anlægsinvesterer i metroens tredje etape og i enden af driften af metroen.

Når jeg bruger tid på at beskrive alle disse selvføligheder, som ordførerne kender, så er det for at beskrive, hvad lånerammen omfatter. Dels er det det, der foregår på lang afstand af os politikere fra kommune, amt og stat, dels er det en sammenblanding af anlæg, drift og byudvikling. Og det er ikke smart.

I Dansk Folkeparti er vi enige i etableringen af metroen, som burde være sket for mange, mange år siden. Det er og bliver den rigtige løsning på lang sigt, og vi har også sagt ja til udredningsarbejdet omkring cityringen som en metro-løsning. Men vi må jo blankt erkende, at metro-

en har fået en dårlig start, og hvorfor kan sådanne projekter aldrig fungere fra dag et?

Det bevirker, at prognoserne om passagerantallet skrider og dermed yderligere lægger pres på lånerammen og tilbagebetalingstiden. Vi mangler at se det sande billede, når regulariteten konstant er 98 pct. Field's er åbnet, og virkningerne fra Flintholm samt alle de øvrige forudsætninger i OTM-modellen er opfyldt. Når alle disse forhold er på plads, og passagerantallet forhåbentlig lever op til forventningerne, mener vi i Dansk Folkeparti først, vi er klar til at drøfte cityringen.

Nu jeg er ved anlægsinvesteringer, kan jeg ikke lade være med at kommentere den igangværende debat om metroens tredje etape i forhold til den pressemeddelelse fra Trafikministeriet i mandags, hvor ejerne af Østamagerselskabet ikke vil ændre projektet med yderligere nedgravning af tredje etape. Den metro skal ligge i over 100 år, og derfor skal man også vælge den rigtige løsning i forhold til omgivelserne. Det bør man i ejerkredsen revurdere.

Arealudviklingen i Ørestaden er i en god gænge med salg af 643.000 m² mod budgetteret 480.000 m². Vi er i Dansk Folkeparti tilfredse med, at man i ejerkredsen er ved at få øjnene op for, at man til stadighed ikke bare kan styre efter et kassekreditmaksimum, som lånerammen i realiteten er, en kassekredit, man med jævne mellemrum hæver, fordi nu gik det ikke lige, som man havde forventet med momsafløftning, grundskyldsudvikling, tilbagebetaling fra entreprenører m.m. Ørestadsselskabet er gået over i en driftsfase.

Det er derfor ikke hensigtsmæssigt at styre efter en låneramme, og det kræver derfor en omorganisering, en opsplitning i et driftsselskab, et anlægsselskab og et arealudviklingsselskab, selskaber, der bør have en åbenhed og en synlighed – det kunne være, at ejerkredsen skulle læse Nørbyudvalgets anbefalinger – selskaber, der på lige fod med børsnoterede selskaber aflægger regnskaber minimum halvårsvis og allerhelst kvartalsvis, selskaber, der lever op til de børsretlige regler og udsender meddelelser, når der er afvigelser i forhold til budgetterne.

Skatteborgerne er at sammenligne med aktionærerne i et børsnoteret selskab.

Og når man nu er i gang med ændringerne, bør man overveje en ændring af den politiske bestyrelsessammensætning gående mod professionelle bestyrelser. Det er selvfølgelig ikke lige til at gøre fra den ene dag til den anden med den

grumsede ejerkreds og den igangværende strukturereformdebat, ligesom man sidst på året fra statsrevisorerne modtager resultatet af den undersøgelse, der er iværksat af bl.a. den overordnede økonomi, låneramme, ansvarsfordeling mellem Trafikministeriet og Ørestadsselskabet m.v.

Kl. 16.30

Dette var nogle strøttanker om, hvad vi i Dansk Folkeparti mener, der bør gøres af hensyn til åbenhed og til at få Ørestadsselskabet struktureret. Men hvad hjælper det hele, hvis metroen holder stille?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Der vil jeg bare lige til det sidste sige, at det gør den jo heldigvis ikke hele tiden.

Mit spørgsmål til hr. Poul Fischer er sådan set med hensyn til nedgravning af banen ude på Amager, for nu har jeg jo også forstået, at Dansk Folkeparti i hvert fald i Borgerrepræsentationen ønsker en nedgravning af metroen på Amager.

Derfor vil jeg spørge hr. Poul Fischer, om det er sådan, at Dansk Folkepartis folketingsgruppe ønsker en nedgravning af metroen på Amager. Det synes jeg at jeg hørte i ordførertalen. I så fald er der så tale om en fuldstændig nedgravning med en overdækning, eller er der tale om en nedgravning, hvor der ikke er flere overgangsveje, end der faktisk er i det eksisterende projekt?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Nu har jeg jo ikke sat mig ind i de tekniske løsninger med hensyn til en nedgravning. Men hvis man kigger tilbage i den forespørgselsdebat, vi havde i maj 2002, så nævnte jeg jo også på det tidspunkt, at vi ikke skulle have den mur at se på ude på Amager. Så det er ikke helt nyt.

I sidste uge udsendte partiet også en pressemeddelelse, hvor vi gjorde opmærksom på, at det nok var en god idé at gå i dialog om det emne.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Gitte Lillelund Bech for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Hvis jeg nu kan oplyse hr. Poul Fischer om, at det, som metrogruppen ude på Amager rent fak-

tisk arbejder med, alene er en nedgravning 2 m ned i jorden, således at der jo stadig væk vil være togstykker osv., som stikker op, så er det jo for mig at se det samme som, at der fortsat vil være den barrierevirkning, som jeg kan forstå hr. Poul Fischer har talt meget imod.

Jeg forstår det sådan, at hr. Poul Fischer er interesseret i, at man skal nedgrave metroen fuldstændigt, og det kommer jo til at koste en hel del penge. Hvorledes vil Dansk Folkeparti finansiere det?

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jeg har ikke udtalt mig om, hvordan den tekniske løsning skulle være, og jeg mener i øvrigt, at det ville være en god idé, om ejerkredsen ville gå i dialog med metrogruppen derude, således at man finder en løsning, som alle parter kan være tilfredse med.

Med hensyn til økonomien: Tallet på små 300 mio. kr. bør man måske stole på, men at det teknisk skulle koste 400-500 mio. kr. at ændre en nedgravning af et projekt over et ganske kort stykke, har jeg ingen forståelse for. Det er at slynge nogle tal ud, som der ikke er belæg for.

Men lad ejerkredsen komme i dialog med Amager Metro Gruppen, og lad os så se at få fundet ud af det her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan jo følge hr. Poul Fischer meget langt.

Jeg er enig i, at det ser ud, som om det beløb, de der 500 mio. kr., vi har fået på, hvad det koster at få ændret kontrakten, er meget løst. Det har jo også været påfaldende, at de oprindelige tal for nedgravning var mellem 650 mio. og 1 mia. kr. Nu er vi altså nede på et andet beløb, og det tyder også på, at man er løs med hånden der.

Hvis det nu skulle komme dertil, at man siger, at det her bliver for dyrt, er Dansk Folkeparti så opmærksom på, at man jo reelt har skrevet kontrakter uden at have finansieringen i orden? Det vil sige, at man kunne jo komme i den situation, at man sagde, o.k., så lader vi være at lave den. Den mulighed er jo til stede. Det er meget, meget få mennesker, man vil genere ved ikke at lave den, og så får vi slet ikke de problemer.

Jeg siger ikke, at det er det, man skal agitere for at gøre i første omgang, men jeg vil spørge, om Dansk Folkeparti, hvis det bliver en option, vil sige, at det er det eneste rimelige. Det er gan-

ske få mennesker, der skal have den. Folk fra lufthavnen er fint betjent i forvejen.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Vi mener, at etape 3 skal etableres, men vi mener også, og det er vi så enige med fru Margrete Auken om, at man selvfølgelig også skal tage videst muligt hensyn til de mennesker, der bliver berørt af den løsning, og som vi også har påpeget tidligere, skulle man ikke på Østamager have en mur at se på.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Margrete Aukens sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er rigtig nok. Der er vi fuldstændig enige. Det er simpelt hen for tarveligt. Men jeg vil egentlig bede ordføreren om at undersøge, hvor mange der faktisk har glæde af den bane. Nu støtter man så, at de får den overdækket, og det gør vi også.

Men lad os nu kigge på, hvor mange der faktisk har glæde af, at den bliver lavet, vi siger ikke bare dem, der har gene af det. Det drejer sig om ganske, ganske få i øjeblikket, og den lufthavnsbetjening, den indebærer, er jo ikke indenrigs. Det er kun udenrigs, hvor man i forvejen får 10-minutters-drift til næste år på regionaltoget, og hvor man har metroen nede på Ørestad Station. En af de bedste forbindelser mellem regionaltoget og Ørestad er faktisk Ørestad Station.

Kl. 16.35

Så hvis man kom i den situation, at man sagde, at det her løber økonomisk fra os i alle ender og kanter, lånerammen bliver sprængt og sprængt og sprængt, kunne vi så ikke bare et enkelt sted gå ind og sige o.k., vi hugger til her og siger, at det behøver vi altså ikke? Jeg tror ikke, det koster 500 mio. kr. bare at bryde kontrakten. De tog, man har, får man rigeligt brug for.

Jeg vil bare lige nævne det som en mulighed, og ordføreren behøver sådan set ikke at sige andet, end at man tænker over de forskellige løsninger, der er.

(Kort bemærkning).

Poul Fischer (DF):

Jamen det opfatter jeg som hypotetisk. De talstørrelser, der har været på banen med hensyn til etablering af etape 3, er jo kendte. Det, man skal forholde sig til, er, hvad det koster at grave

den ned. Der har vi et tal, der meget nøje er regnet ud til 283 mio. kr., og så et eller andet skørt tal, der er slynget ud, om, at det koster dem nok mellem 400 og 500 mio. kr. at ændre det projektmateriale. Det er det, jeg sætter et stort spørgsmålstegn ved.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Fischer, og så bliver det fru Helle Sjelle, hvis jeg ikke husker forkert. Fru Helle Sjelle som ordfører.

Helle Sjelle (KF):

Europa drives i højere og højere grad frem af et regionalt samarbejde. Byer, områder og folk går sammen om at udnytte netop deres specifikke muligheder for at tiltrække industri, viden, kulturelt samarbejde, underholdning, oplevelser, kort sagt for at skabe øget økonomisk aktivitet og udveksling mellem folk. I flere tilfælde drejer samarbejdet sig om at etablere regioner, der går ind over landegrænserne. Europa-Kommissionen har bebudet, at den vil sætte øget fokus på de grænseoverskridende regioner i sine forslag til EU's struktur- og regionaludvikling for 2006.

København er sværvægteren i netop sådan en region, Øresundsregionen, som har potentialet til at blive en dynamo for økonomisk vækst i Nordeuropa, til gavn for hele Danmark vel at mærke, en region, der skal vokse sig stor og stærk ud fra den oprindelige kerne: København og Malmø.

Men det er ikke nok at sætte sig ned med et kort over Øresundsområdet og vente på, at væksten kommer af sig selv som stegte duer fra himlen. Det kræver vilje, konkrete initiativer og projekter, og det kræver også investeringer. Helt afgørende er det, at der etableres en velfungerende infrastruktur inden for regionen. Transportmuligheder og trafik er forudsætningen for, at virksomheder ønsker at etablere sig, og at borgere let og hurtigt kan komme frem og tilbage mellem hjem og arbejde i et større geografisk område.

Etableringen af metroen i København har været et helt afgørende led i de infrastrukturinvesteringer, som skal sætte skub i regionen. I Det Konservative Folkeparti har vi fra begyndelsen været varme tilhængere af det projekt. Vi ser gerne, at metroen med tiden kommer til at forgrene sig mere i hovedstaden.

Vi er selvfølgelig også stærkt interesseret i, at metroen økonomisk hænger sammen, ingen tvivl om det, og at den til slut både er drevet og

etableret uden større belastning af de offentlige budgetter. Vi er enige i, at det til syvende og sidst må være passagerindtægter og udvikling af Ørestadsarealerne, der betaler for metroen. Man skal blot være opmærksom på, at disse finansieringskilder altid vil rumme usikkerhed, og at udviklingen derfor ikke altid går i præcis den takt, der er forudsat i beregningerne. Der er derfor intet unormalt i, at lånerammen fra tid til anden f.eks. må justeres. Det er jeg ganske tryk ved. Der sker nemlig ingen skjulte eller usynlige justeringer; alting bliver forelagt Folketingets Finansudvalg.

Metroen ser nu desværre ud til at være kommet i en situation, hvor en forhøjelse af lånerammen bliver nødvendig, og hvor tilbagebetalingstiden for lånet bliver længere end oprindelig antaget. Det Konservative Folkeparti beklager det oprigtigt. Vi havde gerne set, at metroen havde overholdt alle de økonomiske forventninger til projektet, men vi er altså ikke af den grund svækket i vores tro på, at metroen er alle tiders gode investering for København og for Øresundsregionen.

Stærke regioner med fuld udnyttelse af infrastrukturpotentialet bliver ikke til fra den ene dag til den næste. Det er nødvendigt med transport- og trafikinvesteringer.

Afslutningsvis vil jeg gerne sige, at vi i Det Konservative Folkeparti er tilfredse med de oplysninger, som ministeren i dag er kommet med vedrørende Ørestadsselskabets forhold. I Det Konservative Folkeparti imødeser vi derfor forventningsfuldt den videre udvikling af metroen og de andre projekter, der tilsammen skal etablere Øresundsregionen som en vækstmetropol i Norden.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Var det ordene?

Helle Sjelle (KF):

Ja.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er der korte bemærkninger fra hr. Martin Lidegaard.

Kl. 16.40

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er sjovt at opleve Venstre og De Konservative, som jo ellers bryster sig af at være økonomisk ansvarlige partier, med så stor sindsro tage

disse ganske voldsomme udvidelser af lånerammen, som vi har været vidne til siden 1999. Det er jo dejligt at opleve den optimisme, den har jeg stor beundring for, men jeg tror, at jeg måske vil nyde den lidt mere, hvis jeg af hensyn til de fremtidige generationer vidste, at der også var et ansvarligt loft et eller andet sted, altså en eller anden grænse for, hvor meget man vil udvide lånerammen, og hvor lang tilbagebetalingstid man kan forestille sig.

Sådan synes jeg vi normalt plejer at tale økonomi og økonomiske grænser, så mit spørgsmål er helt enkelt til fru Helle Sjelle som til de andre ordførere: Hvad er Det Konservative Folkepartis grænse for tilbagebetalingstiden?

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

I Det Konservative Folkeparti har vi indtil videre ikke sat nogen grænse for, hvor langt vi kan gå med hensyn til den her tilbagebetalingstid, men det er noget, vi må vurdere hen ad vejen, og det er da klart, at vi også er interesserede i, at tingene hænger fornuftigt sammen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Lidegaards sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det lykkedes jo faktisk at få Venstres ordfører til at sige, at hvis tilbagebetalingstiden går ud over den tid, metroen fysisk kan stå – det var jo et stærkt udsagn – så mener man dog alligevel, man har overskredet en grænse. Det ønsker den konservative ordfører måske ikke at lægge sig fast på?

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

Jeg vil blot sig, vi er meget enige med Venstre i den betragtning.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Keld Albrechtsen, har jeg forstået, for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil gerne spørge fru Helle Sjelle: Hvis det nu viser sig, at det forlig, der indgås i Københavns Borgerrepræsentation, munder ud i en beslutning i Borgerrepræsentationen, som betyder, at Københavns Kommune kommer med et tilbud

til staten om en løsning med hensyn til Amagerbanen, er Det Konservative Folkeparti så indstillet på at forhandle med Københavns Kommune om en løsning, eller vil man diktere den her sag igennem, uanset hvad et flertal i Borgerrepræsentationen siger?

Jeg spørger fru Helle Sjelle, fordi fru Helle Sjelle tilhører samme parti som ministeren, og ministeren står i en vanskelig situation, for han er kommet til at deltage i en pressemeddelelse sammen med overborgmesteren, og jeg kan godt se, at det måske kan være svært for ministeren at bakke ud af den sådan lige i løbet af fem minutter, men der kunne hans ordfører jo være ham behjælpelig.

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

Jamen vi har en klar mening om nedgravningen på Amager. Vi synes ikke, at det på nuværende tidspunkt på den måde, som de ønsker, der er vedrørende nedgravningen, er formuleret, er hensigtsmæssigt at foretage de nødvendige investeringer, der kan gøre, at metroen bliver nedgravet.

Man skal huske på i den her sammenhæng, at metroen jo altså ikke bliver fuldt nedgravet med det forslag, der ligger. Vi synes faktisk, at man skal se på, hvad det egentlig er, vi får for vores penge, og vi mener faktisk ikke, at vi i denne her situation får nok for vores penge.

Men jeg kan da godt forstå de borgere, der bor på Amager, og som tænker på, hvad det er, der sker uden for deres døre. De har måske ikke selv været tilhængere af metroen, og så skal den pludselig køre her, og hvorfor skal det ramme lige netop dem? På den anden side set må vi jo også vurdere, hvordan man udnytter pengene bedst muligt. Det er trods alt skatteborgernes penge, uanset om det er Københavns Kommune eller det er staten.

Derfor er svaret altså, at vi synes ikke umiddelbart, at det er hensigtsmæssigt at støtte en yderligere nedgravning af metroen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Keld Albrechtsens sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må jo sige, at det synes jeg er en markant udtalelse. Det er en overordentlig markant udtalelse, for det, fru Helle Sjelle siger, er jo i virkeligheden, at det forhold, at et flertal i Borgerrepræ-

sentationen ønsker en anden løsning, at Københavns Kommune ønsker en anden løsning, ikke gør indtryk på Det Konservative Folkeparti. Man er fra Det Konservative Folkepartis, og det må jo så formentlig også betyde fra regeringens, side indstillet på at tromle hen over Københavns Kommune og diktere en løsning, som beboerne med bestemthed ikke ønsker.

Jeg ved ikke, om jeg har opfattet det rigtigt, men jeg kunne næsten ikke opfatte svaret anderledes. Det er jo et markant svar, og fru Helle Sjelle har i hvert fald ret i en ting, nemlig at det var et klart svar.

Kl. 16.45

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

Nu skal man jo ikke som politiker gå hen og diktere noget som helst i den her verden, og jeg må også henholde mig til, at det jo ikke er sådan, at der ikke er nogen dialog mellem Københavns Kommune, Amager Metro Gruppen og Folkeetinget. Der er en høj grad af dialog mellem alle tre parter, og det har der jo også været i de forgangne år. Så kan man være uenig om nogle ting, og det er jo meget naturligt, at man indimellem har lidt divergerende opfattelser af, hvordan verden skal se ud, men der er ikke nogen, der pludselig skal komme og diktere et eller andet i denne sammenhæng. Men vi bliver alle sammen nødt til at se på, hvordan vi anvender skattekronebedst muligt, og vi skal jo også tænke på, at det er altså også resten af Københavns befolkning, der kommer til at betale for nedgravningen, hvis Københavns Kommune vælger at agere sådan. Men lad os nu se, hvordan det går.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Fru Helle Sjelle er meget frejdig med hensyn til københavneres skattepenge, for hvis man er villig til at forlænge lånerammen uendeligt, dvs. lade den forælde uendeligt, i 100 år eller sådan noget, betyder det, at vi ikke får skattepenge fra dem i al den tid. Det er bare for lige at minde om, at så vil der ryge en god indtægt.

Så vil jeg spørge til den anden ting, som jeg håber at få lidt konservativ støtte til. Kalvebod Brygge er blevet massivt ødelagt. Der er et enkelt byggeri, som er nogenlunde acceptabelt, resten er forfærdeligt, og Christians Brygge har man også foræret til Ørestadsselskabet. Det opdagede jeg først for et års tid siden.

Jeg vil godt spørge fru Helle Sjelle, om man som konservativ med lidt omsorg for æstetik og for centrale byggepladser i København har lidt hånd i hanke med, hvad der kommer til at ske med Christians Brygge, så vi ikke risikerer Skanskas hærgen, som vi har set det med Fiskekorvet og op og ned ad Kalvebod Brygge. Er der nogen som helst kontrol med det? Jeg ved det ikke. Jeg spørger ud fra stor, åben uvidenhed. Er der nogen som helst kontrol med, hvad Ørestadsselskabet kan foretage sig med den pragtgrund?

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

Nu synes jeg godt nok, at det går ganske langt ud over at tale om låneramme og budgetkontrol, når man havner i æstetik, men det er såmænd fair nok.

Der bliver lavet grundige undersøgelser på mange måder, før man går i gang med at udvide metroen. Så kan det altid diskuteres, om de metoder, man bruger, er gode nok, om det er de rigtige, om man tager hånd om de rigtige ting, og om de krav, der bliver stillet, er høje nok. Men det er jo således, at der altid bliver lavet nogle forundersøgelser, før man sætter tingene i gang.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu bliver jeg altså forskrækket, for jeg synes da ikke, metroen var tiltænkt Christians Brygge. Det er en grund, man som led i finansieringen af metroen har foræret Ørestadsselskabet. Staten har foræret Københavns Kommune Kalvebod Brygge og Christians Brygge, og Københavns Kommune har foræret dem til Ørestadsselskabet som en ekstra finansiering. Når jeg ser regnskaberne, tror jeg, der ligger 80 mio. kr. fra den grund, og her skal der altså ikke bygges metro – det er der ingen der har planer om, så vidt jeg ved – men man vil sælge grunden.

Når man har set, hvad Ørestadsselskabet har belastet københavnerne med ved at lade Skanska hæрге på Kalvebod Brygge, tror jeg godt, vi kan blive enige om, at det er der ingen der bør være stolte af, og så er det, jeg spørger nogle af dem, der sidder i nærheden af beslutningerne, helt desperat: Christians Brygge – det er den grund, der ligger lige her uden for, hvor færgen »Sjælland« lå, hvor Diamanten osv. ligger, og som er en af pragtgrundene – er i lommen på Ørestadsselskabet. Vil Det Konservative Folkeparti love, at der ikke går så stor grådighed i sy-

stemet, at den bare bliver solgt til en masse plat, sådan som vi har set med Fisketorvet og andre ting?

(Kort bemærkning).

Helle Sjelle (KF):

Jeg har ikke nogen grumme forventninger om, at man vil handle uansvarligt med hensyn til Christians Brygge. Jeg har en klar forventning om, at man selvfølgelig sørger for at få ordnet tingene på den bedst mulige måde.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til fru Helle Sjelle, og så er det hr. Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Vi behandler i dag en sag, som for længe siden har overskredet både den sunde fornuft og normal politisk praksis i den måde, sagen behandles på. Dels kommer man hurtigt ud i en skyttegravskrig og diskuterer sagen, dels bliver der brugt ret insinuerende og hårde ord, men det gør jo også debatten skarpere og mere spændende.

Efter hr. Poul Andersens påstand om, hvad Det Radikale Venstre mener og ikke mener om metroen, vil jeg godt starte med at sige, at vi ønsker at styrke den kollektive trafik i København. Vi konstaterer, at der er skudt 13-15 mia. kr. ekstra i den kollektive trafik i form af metroen de sidste 10 år, uden at det har givet en fremgang i passagertallet i den kollektive trafik af nævneværdig betydning. Det bekymrer os, og det er derfor, vi tillader os at sige, at inden der investeres flere penge i både den nuværende og den fremtidige metro, synes vi, det vil være fornuftigt at lave en samlet planlægning for den kollektive trafik i København, hvor vi sikrer fødelinjerne til metroen – både den igangværende og en eventuel kommende – og undersøger letbanen, især letbanen mellem Lyngby og Ishøj. Vi skal kort sagt undersøge alle alternativerne, så vi er sikre på, at vi ikke laver en ny investering, som ikke er tænkt godt nok igennem og derfor ikke gavner den kollektive trafik samlet set.

Kl. 16.50

Det er umuligt at være imod en velfungerende metro. Det er et dejligt system, men man kommer ikke uden om at foretage en samlet prioritering, og det gør vi jo alle sammen: I hvilken rækkefølge skal tingene ske, hvordan skal de hænge sammen?

Det er selvfølgelig allerrarest at have en metro, der fungerer, for så får man glæde af den, og derfor synes jeg ikke, der er nogen grund til at blive så åbenlyst fornærmet, som flere af ordførerne har været i dag, over, at vi tager fat på økonomien. Økonomien er jo, når det kommer til stykket, det, der skal ligge til grund for fremtidens kollektive trafik i København, og de beslutninger, vi træffer for den nuværende metro, får afsmittende effekt på resten af den kollektive trafik. Derfor synes jeg, vi skylder både københavnere og os selv at sikre, at metroen fungerer, men også at dens økonomi ikke bliver så stort et dræn i vores kasser, at den lægger sig i vejen for resten af den kollektive trafik.

Vi er enormt glade for det forslag til vedtagelse, der kan samle Folketinget så bredt. Det viser, at der faktisk er vilje her i Folketinget til at søge en løsning og ikke bare være ukonstruktive, men gerne lægger op til, at en bred kommission skal undersøge tingene og komme med svar. Ministeren har kastet en bold i luften om en reorganisering, og det synes jeg er spændende. Lad os få et bud på det.

Jeg har tre spørgsmål til ministeren i den forbindelse, som jeg håber han vil svare på. Det ene er, om ministeren har gjort sig nogen overvejelser om, hvor gælden i det nuværende selskab skal placeres, specielt om ministeren har forestillet sig et selskab, der skal tage sig af driften, og et, der skal tage sig af salget af grundene: Hvor skal gælden så placeres? Når jeg spørger, skyldes det, at jeg ikke håber, at man, om jeg så må sige, har i sinde at tørre noget af gælden af på det selskab, hvor man f.eks. lægger driften ind under DSB eller HUR eller en tredje konstruktion, for så vil det nemlig komme til at gå ud over anden kollektiv trafik. Det ved jeg ikke om ministeren kan uddybe en smule.

Så har jeg et helt konkret spørgsmål, som jeg ikke har haft lejlighed til at undersøge. Det er muligt, svaret står et sted, men kan ministeren oplyse noget om den krone, der spøges i forbindelse med lånerammen i det brev, vi fik tilsendt, og som fru Gitte Lillelund Bech var inde på også er med i den takst, som er forudsat i langtidsbudgettet? Er det sådan, at hvis den bliver 1 kr. lavere, betyder det 15 års forlængelse af lånetiden? Hvad er forudsat i langtidsbudgettet i forhold til det, der i dag er gældende i HUR? Hvad er forholdet mellem de to ting? Det har vi ikke kunnet finde ud af i vores gravearbejde.

Det tredje, jeg vil spørge ministeren om, er det samme, som jeg har spurgt andre om, nem-

lig om ministeren har et loft for, hvor lang tilbagebetalingstid vi kan leve med. Nu sagde ministeren, at lånerammen dækker alle selskabets aktiviteter, men det er desværre ikke helt korrekt. Som det er os alle bekendt, skete der faktisk det, at de lån, som Ørestadsselskabet lånte videre til datterselskaberne, ikke indgik i lånerammens opgørelse. Det påpegede Rigsrevisionen, og så ændrede man praksis i Finansudvalget. Men det betyder altså, at oven i lånerammen kommer de lån, man har videreudlånt til de to datterselskaber, så der er altså yderligere gæld, som skal tilbagebetales.

Jeg kender ministeren som en ansvarlig politiker, ikke mindst på det økonomiske område, og jeg kunne godt tænke mig at høre, om man har gjort sig overvejelser om, hvor lang tilbagebetalingstid man med rimelighed kan efterlade til fremtidige generationer.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er de sidste ting, jeg godt vil spørge hr. Martin Lidegaard om.

Hr. Martin Lidegaard er valgt i Vestre Storkreds, hvorunder Frederiksberg jo sorterer. Ved hr. Martin Lidegaard noget om, hvorvidt Frederiksbergs borgerne er ordentligt informeret om, hvad det er for en bombe, der ligger og tikker lige under deres økonomi? I øjeblikket betaler de jo ikke engang det, der svarer til renten af gælden, i det årlige afdrag. Der er en eller anden forestilling om, at gælden skal betales gennem overskuddet på driften, men der er underskud på driften, og det skal betales gennem overskuddet på driften. Hvis det ikke begynder at ske i løbet af meget kort tid, smækker fælden, for der er ingen grunde, som kan sælges.

Kl. 16.55

Kan hr. Martin Lidegaard sige, om borgerne på Frederiksberg er vidende om, at den metro, som de jo har fået så meget af, kommer de altså til at betale med færre børnehaver og skolelukninger osv., fordi der samtidigt er et skattestop? Diskuterer man det overhovedet på Frederiksberg? Jeg ved ikke noget om det.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg kan heller ikke sige med sikkerhed, hvor bevidst den enkelte frederiksbergborger er om det, men min klare fornemmelse er, at selskabskonstruktionen er ikke mindst økonomien er så uigennemskuelig, at det er de færreste borgere

og politikere med, skulle jeg hilse og sige, der kan danne sig et overblik. Derfor tror jeg, det er de færreste frederiksbergborgere, der egentlig er klar over, hvad det er for et risikabelt økonomisk projekt, man har kastet sig ud i, og det er selvfølgelig navnlig bekymrende for de kommuner og Københavns Amt, som lægger pengene up front, hvis det ikke løber rundt.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu er jeg præst i samme område, så jeg bliver jo begravet til samme takst som dem, der dør af chokket over det, der sker. Men det er altså en alvorlig sag, og indtil videre tårner problemerne sig op hele vejen rundt. Vi ved ikke, hvad der vil ske, hvis man får lavet cityringen, men det ville jo være godt, hvis vi her i Folketinget, der ikke er ansvarlige for metroen, faktisk tog ansvaret på os og på en eller anden måde prøvede at få debatten rejst på Frederiksberg.

Det er såmænd ikke, fordi der er så frygtelig meget at gøre ved tingene, men hvis det hele får lov at løbe løbsk, og der ikke bliver sat gang i nogle højere betalinger med det samme, fordi man går og venter på, at der skal komme et overskud, så man får råd til at betale, venter der et voldsomt smæk til frederiksbergborgerne lige rundt om hjørnet. Kunne man ikke forestille sig en eller anden måde, hvorpå vi, der ikke er sovset ind i skandalen, kunne råbe dem op?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu ved jeg jo, at fru Margrete Auken også qua sin profession har et stort hjerte for sine medmennesker, og jeg forstår godt trangen og lysten til at råbe indtil flere politikere op både kommunalt og på landsplan. Men omvendt må jeg sige, at jeg har nok den grundliggende opfattelse, at de, der har ansvaret for at finde løsningerne i sagen, også må tage de ansvarlige skridt, der skal til.

Det er ikke rimeligt at efterlade problemerne til næste generation, det er ikke rimeligt at lægge bomben under økonomien og hele den kollektive trafik i hovedstaden, så derfor forventer jeg også, at de ansvarlige parter på et eller andet tidspunkt ser virkeligheden i øjnene, finder nogle løsninger og får gjort rent bord, så økonomien hænger sammen, og man ved, hvad man har at holde sig til. Men det er altså primært de tre parter ansvar.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Hr. Keld Albrechtsen som ordfører.

Keld Albrechtsen (EL):

Denne debat har jo udviklet sig på en spændende måde i løbet af dagen, bl.a. på grund af den aftale mellem partierne, som er indgået i Københavns Borgerrepræsentation. Det vil jeg vende tilbage til, for det åbner jo nye muligheder i sagen.

Vi har fra Enhedslistens side ikke haft medansvar for metroprojektet og har derfor heller ikke medansvar for den økonomiske situation, som har præget selskabet i desværre meget, meget lang tid med evindelige overskridelser og en betydelig grad af rod i tingene. Ikke desto mindre er vi indstillet på, hvis regeringen ønsker det, at være med til at rydde op i denne sag, få tingene til at køre, få bragt økonomien under kontrol og få etableret et kollektivt trafiksystem i hovedstadsområdet, som fungerer.

Jeg synes, det er lidt trist, at jeg ikke kunne høre noget i ministerens besvarelse om, at man ønsker en dialog. Fire partier har fremsat et forslag til vedtagelse, et ganske beskedent forslag vil jeg sige, og i virkeligheden kunne det godt fra ministerens side tolkes som et velvilligt forslag, fordi vi tilbyder ministeren at være med til at skabe et bredt folketingsflertal for, at der sker en oprydning i og en reorganisering af sagen.

Kl. 17.00

Jeg kan i virkeligheden ikke forstå, at regeringspartierne har reageret så negativt på forslaget til vedtagelse, fordi det jo i alle henseender ville være en fordel for regeringen, hvis der kom en uafhængig kommission, som kunne komme med forslag til, hvordan man kunne reorganisere det her. Jeg går ud fra, at ministeren kan være enig med mig i, at de, der hidtil har bestyret det her, ikke har gjort det til hverken ug eller minus, de har snarere gjort det til dumpekarakter. Derfor forstår jeg ikke, at ministerens holdning kan være, at det så bare skal fortsætte på den måde.

Så kan ministeren være nok så stolt af sin følgegruppe. Nu fik vi forklaret af fru Gitte Lill Lund Bech, at den havde altså heller ikke haft nogen indflydelse. Jeg forstår ikke den holdning, og det, man også ser, er, at dette lukkede system, som har præget denne her sag hele vejen igennem, nu afføder, jeg havde nær sagt, en revolution i Borgerrepræsentationen. Nu vil man altså ikke længere bare sidde og se på den topstyring uden demokrati. Jeg har meget

opfattelsen af, at det er det, der er sket i Borgerrepræsentationen.

Og det er da betegnende, at der er et regeringsparti med i det forlig. Det burde nok give anledning til nogen overvejelse. Man er så langt ude, at man ikke engang har ordentlig kontakt med repræsentanter for Venstre, for regeringspartiet, i Borgerrepræsentationen. Det er jo betegnende for, hvor langt ude man er på nuværende tidspunkt i den her sag.

Jeg håber så sandelig, at ministeren er – undskyld, formand, der er vist dobbelt taletid.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Ja, og der er kun gået 5 minutter.

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg håber så sandelig, at ministeren vil ændre signaler og tage imod den fremstrakte hånd. Hvis der kan ryddes op, hvis økonomien kan bringes under kontrol, hvis vi kan få etableret en ordentlig sammenhæng i den kollektive trafik, mellem metro og bus, går det måske. Jeg må jo sige, at jeg som århusianer er noget forbløffet over at opleve det kringledede og besynderlige bussystem, man har i København.

Nu skal jeg selvfølgelig ikke kritisere andre kommunalbestyrelser, men busindretningen i København set fra en beskeden århusianers synspunkt er altså ikke hundrede procent optimal. I Århus kører busserne faktisk hurtigt og direkte derhen, hvor folk skal. I København kører de ad mærkelige veje, der ikke er til at finde ud af i hvert fald ikke for en århusianer, og ikke mindst efter at metron er blevet indført, er bussystemet i København blevet fuldstændig umuligt, i hvert fald for turister og århusianere. Det er muligt, at der er nogle københavnere, der stadig kan finde ud af det, men det kræver i så fald et indgående lokalkendskab.

Forbindelsen mellem bus og metro skal genetableres, hvis det skal komme til at fungere, og på længere sigt, og der er jeg enig med hr. Martin Lidegaard, skal vi se et forslag til en sammenhængende trafikplan, og det kan så være med eller uden cityring. Vi drøfter i Enhedslisten, om det kan være fornuftigt at inkorporere en cityring, det vil vi ikke på forhånd afvise. Men vi vil ikke være med til, at det køres på denne her måde, hvor der ikke er loft over lånerammen. Det kan fortsætte i 100 år, og pengene fosser ud, og man snakker ikke med folk. Man snakker ikke med folk på Amager, man snakker ikke med Københavns Borgerrepræsentation,

man kører et lukket system og et ukoordineret system.

Der må etableres et sammenhængende trafiksystem i København, og det kan ikke ske på anden måde, end at der laves en anden organisation for metron. Det har ministeren også antyd det kunne indgå ind i en overvejelse, men der er det bare vores opfattelse som medforslagsstiller til vores forslag til vedtagelse, at det kunne være fornuftigt også at få et nyt frisk pust ind i det, nogle uafhængige mennesker, der kunne gå ind og bedømme det.

Der er jo det problem, at de, der har siddet i det så længe, er kørt lidt fast i det. De hænger i de problemer, de selv har skabt, og de har svært ved at frigøre sig og tænke nyt. Derfor er forslaget om en uafhængig kommission så godt, og tilsvarende er skuffelsen over, at man ikke vil være med til at gennemføre det, også stor. Men vi vil gerne se et forslag til, hvordan letbaner, busser og eventuelt også metro kan kobles sammen. Det kunne der være visioner i.

Kl. 17.05

Så vil jeg igen som århusianer tilføje, at hvis der skal gennemføres så storstilede projekter i hovedstaden, så vil vi også gerne i provinsen have mulighed for at gennemføre noget, der er lidt visioner i, således at provinsen ikke helt bliver glemt, og således at hele økonomien ikke havner i et bundløst kar her i hovedstaden.

Jeg vil slutte med at stille ministeren et spørgsmål om det, der er sket i Københavns Borgerrepræsentation. Nu stillede jeg spørgsmålet til fru Helle Sjelle, og jeg blev noget rystet over svaret, må jeg sige. Jeg vil gerne spørge ministeren, om det, der er sket i Københavns Borgerrepræsentation, ikke giver anledning til, at man nu stopper op og så drøfter situationen omkring Amagerbanen.

Vi er i Enhedslisten enige i, at den skal graves ned. Vi tror ikke rigtig på, at det er en løsning at stoppe den, for der er nu engang bygget halvdel af den, og det vil blive en underlig blindtarm at have liggende der, så nu må den føres ud til lufthavnen. Men så skal den også graves ned, sådan at beboerne kan leve med det. Jeg så endda i gratisavisen Urban i dag, at på grund af den besynderlige ordning med ejendomsskatterne vil en nedgravning, hvorved husene stiger gevaldigt i værdi, medføre, at den overførsel af grundskatter vil kunne betale for den udsættelse i tid, som skal til for at betale for nedgravningen. Så sandsynligvis vil nedgravningen i virkeligheden være gratis.

Sådan nogle ting har man ikke regnet igenem, fordi man tog stilling på baggrund af et foreløbigt udkast, der slet ikke var færdigt. Uden at have diskuteret det med nogen som helst tog man stilling på grundlag af et foreløbigt udkast, og nu sidder man så i en suppedas, hvor overborgmesteren i København ikke er i stand til at indfri den aftale, han har indgået, fordi han lige glemte at spørge Borgerrepræsentationen, inden han lavede en aftale med ministeren.

Alt det kan vi slå en streg over, hvis ministeren her i dag vil meddele, at han er indstillet på en dialog, at han er indstillet på at gå ind og forhandle med Københavns Kommune, at han er indstillet på at finde løsninger på den økonomi, som altså måske i virkeligheden ikke er så slem, hvis det er rigtigt med den mekanisme med ejendomsskatterne.

Så jeg håber meget, at den her sidste, afsluttende del af debatten kan blive mere konstruktiv, end den blev ved det oplæg, som ministeren og regeringspartierne ordførere indledte den med.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt lige spørge ordføreren om to ting.

Den ene er, at det måske vil sige, at vi skal have en løsning, der også omfatter letbane. Jeg går ud fra, at hr. Keld Albrechtsen er opmærksom på, at der i sin tid blev lavet beregninger til den, men de var af samme art som dem, vi har set med, hvor meget det koster at grave ned og sådan noget. Der blev letbanerne gjort eksorbitant dyre, og så gjorde man den førerløse metro uansvarligt billig, og dermed fik man sagt, at det kostede næsten det samme.

Jeg tror, at forudsætningen for, at vi kan få nogle beregninger, vi kan bruge til noget som helst, er, at det ikke er Ørestadsselskabet og den slags, der er inde over og lave de beregninger. Det vil jeg for det første gerne bede Enhedslistens ordfører sige: Det vil vi ikke have, vi vil ikke risikere det væs en gang til.

Det andet er i forbindelse med, at man siger, at man under ingen omstændigheder vil være med til at stoppe projektet: Der er altså ikke tale om en halv bane. Det, der er bygget nu, det er der, hvor de vender i øjeblikket. Der er ikke tale om en bane, der overhovedet har nogen nødvendighed over sig, som ikke fint kunne dækkes af, hvordan København ellers er forsynet med kollektiv trafik. Jeg skal bare lige gøre opmærk-

som på, at der går ikke en halv bane og stritter ude på ingenting.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu skal jeg ikke gøre mig for klog på de lokale forhold på Amager, jeg bor der jo ikke. Men umiddelbart forekommer det mig logisk, at når man har bygget en banestrækning et stykke af vejen ud til lufthavnen og så mangler et stykke – og der er mange passagerer til den lufthavn, man kan godt beklage, at flytrafikken udvikler sig, som den gør – så kunne der være en vis fornuft i, at de også kunne komme det sidste stykke uden at skulle stige om til en bus.

Men det kan være, det er mig, der ikke er ordentligt inde i tingene, det vil jeg sætte mig ind i. Men umiddelbart forekommer det mig egentlig meget fornuftigt at køre videre. Så jeg er helt enig i det, fru Margrete Auken siger, og derfor stemte vi ligesom SF imod den bevilling, som overdrog det til Ørestadsselskabet selv at udvikle et forslag til et videregående projekt.

Fru Margrete Aukens spørgsmål til mig vil jeg egentlig sende videre til ministeren, for det her kaos omkring beslutningsprocessen, som man nu sidder i, kunne måske medføre, at man på det her punkt ville være mere åben over for at diskutere, om vi kunne få en uafhængig bedømmelse af de forskellige trafikformer og deres muligheder.

Kl. 17.10

Så kunne vi tage stilling på et oplyst grundlag, således at vi får den optimale anvendelse af de midler, vi har, og får bundet det kollektive sammen. Jeg er helt enig med fru Margrete Auken. Det var det, vi manglede, og det var det, der blev afvist, da det aktstykke lå i Finansudvalget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker fru Auken en kort bemærkning mere? Ja, værsgo.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

I sin tid, da selve loven om Ørestaden blev lavet, var den sådan set ikke så dum. Med hensyn til systemvalget tror jeg, at alle regnede med, at det skulle være en åben proces, og blev meget forskrækkede over, at det blev en lukket proces.

Derudover havde man sagt, at nu skal vi se at få lavet fase 1 og så se, om det virker, og først

når man ved det, går man i gang med fase 2 og fase 3. Den lov ændrede man senere hen, fordi det altså lykkedes i det der underlige mafiøse system at få overdraget hele beslutningskompetencen til de lukkede systemer, vi har.

Og tredje fase har ikke været nogen selvfølgelig hele tiden. Linjeføringen har man diskuteret og alt muligt andet, fordi den var så spinkelt belagt. Der er ikke tale om, at vi hænger halvvejs ude. Det, der er nu, fungerer for så vidt, som man har brug for den ende af det. Så er der vendepladser osv. Det fungerer altså.

Det er meget, meget dyrt at bruge 1,5-2 mia. kr. til det. Vi sidder tit og flår i det for at få nogle få hundrede millioner til nødvendige ting. Det er meget, meget dyrt at bruge det til det, når vi har så store opgaver, som vi ikke får løst.

Der vil jeg også godt lige sige, at jeg går ud fra – når man siger, at man gerne vil se på en metrocityring – at man er klar over, at hvis man siger ja til den, så er det slut med alt muligt andet. Så er der ikke penge til noget som helst andet.

(Kort bemærkning)-

Keld Albrechtsen (EL):

Med hensyn til cityringen vil jeg blankt tilstå, at jeg faktisk har det ligesom hr. Martin Lidegaard, at jeg godt vil se nogle uafhængige beregninger på det. Hvordan kan det fungere sammen med busserne og letbanerne for at få den kollektive trafik til at fungere? Og hvis en cityring kan indpasses på en god måde i det, så har jeg det personligt sådan, at hvis det kan gøres på en fornuftig måde, ville det være meget svært for mig at gå imod, for jeg er stor tilhænger af kollektiv trafik, og jeg synes egentlig, at metroer er en totalt flot ting.

Med hensyn til Amagerbanen, så har et flertal i Borgerrepræsentationen lavet en aftale. Nu må vi få uddybet, hvad den går ud på, men som jeg har forstået, går den ud på et projekt, der sikrer en nedgravning, som imødekommer de ønsker, beboerne har haft, men som altså også medfører, at den sidste del ud til lufthavnen rent faktisk bliver bygget. Det, Borgerrepræsentationen er i gang med at vedtage, er vi i Enhedslisten indstillet på at støtte hundrede procent. Det tror jeg er fornuftigt.

Man kan godt diskutere, om det så skulle have været der osv. osv., men sådan ligger det altså. Det er vi i hvert fald indstillet på fra Enhedslistens side.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så har vi en kort bemærkning fra hr. Svend Heiselberg.

(Kort bemærkning):

Svend Heiselberg (V):

Det var hr. Albrechtsen, der sådan indirekte stillede mig det spørgsmål, om vi har haft kontakt med medlemmer af Borgerrepræsentationen. Jeg tænker, hr. Albrechtsen tænker på hr. Pind. Jeg kan bekræfte, at vi ingen kontakt har haft med Borgerrepræsentationen eller hr. Pind vedrørende medvirken til investeringer i nedgravning.

Jeg kan også meddele, at Venstre tager afstand fra at være med til medfinansiering til nedgravning.

Endvidere må jeg sige, at ønsker et flertal i Borgerrepræsentationen optagelse af lån hertil, så bliver det uden statens, uden Venstres medvirken hertil.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg ved ikke, om det var et spørgsmål eller en konstatering, men værsgo, hr. Albrechtsen.

(Kort bemærkning):

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil i hvert fald gerne kommentere det, selv om jeg må sige, at jeg nærmest er målløs over den melding. Endnu før blækket er tørt over i Borgerrepræsentationen, og endnu før Borgerrepræsentationen har nået at behandle sagen og vedtage en beslutning, som fører til en forhandling med staten, kan Venstre allerede i dag meddele, at en beslutning, som kan forventes i Borgerrepræsentationen med partiet Venstres støtte, på forhånd er afvist.

Jeg synes bare, at den melding hr. Heiselberg kommer med her, desværre på fuldstændig glasklar vis illustrerer, hvor fjært fra enhver folkelig forankring den måde, man kører det her på, er. Man snakker ikke engang med sine egne lokale medlemmer, ikke engang med borgmester Pind har man snakket om det.

Kl. 17.15

Jeg kan kun sige til hr. Heiselberg, at jeg anerkender, at han toner rent flag. Han kan ikke beskyldes for at skyde nogen noget i skoene eller for at lægge skjul på sine hensigter, men målløs over hans melding må jeg sige at jeg er.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Albrechtsen. Jeg tror ikke, der er flere, der har bedt om ordet.

Så er det fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KD):

Trafikministeren har givet os et overblik over Ørestadsselskabets opbygning og virke.

Vi ved, at vi har en moderne metro i København, og den finansielle hovedidé i projektet var jo, at metroen skulle anlægges og finansieres via værdiforøgelse af Ørestadens areal samt overskuddet fra driften. Det kan naturligvis diskuteres og er også blevet diskuteret, hvor fornuftigt det egentlig var at gøre det på den måde.

Projektet har været udsat for fordyrelser, bl.a. på grund af forsinkelser, nedgravning, miljøforbedringer og driftsforstyrrelser osv., som vi også har hørt i dag. Der har været problemer med selskabet, både vedrørende økonomi og drift osv., og jeg kan i hvert fald sige her, at Kristendemokraterne ønsker fuld gennemsigtighed vedrørende både styringen af og økonomien i Ørestadsselskabet. Der må selvfølgelig findes frem til rammer, der sikrer gennemsigtighed af selskabets virke i fremtiden, som ministeren også var inde på.

For at etablere de nødvendige rammer er der derfor sat et arbejde i gang sammen med Københavns Kommune om de styringsmæssige rammer for Ørestadsselskabet. Det gælder både styringsredskaber samt overvejelser om organisatoriske ændringer af Ørestadsselskabet. Vi er også blevet orienteret om i dag, at der er konstruktive drøftelser i gang mellem Københavns Kommune, Trafikministeriet og selskabets ledelse om belysningen af en eventuel ændring af de styringsmæssige rammer, så de kan blive tilrettelagt mere hensigtsmæssigt og målrettet præcist mod de ret forskellige opgaver, som drejer sig om metrodrift og arealudvikling. Der tænkes allerede på en opsplitning af Ørestadsselskabets aktiviteter i henholdsvis et selskab med arealudvikling og et selskab med metrodrift.

Vi har også hørt i løbet af debatten, at Socialdemokraterne har bedt om en økonomisk og en teknisk oversigt. Den skal fremlægges i marts måned, og jeg vil sige, at den glæder vi os til at se.

Det, der står i forslaget til vedtagelse, er det, som jeg egentlig forstår at Socialdemokraterne allerede har bestilt. Samtidig ønsker man at holde fast ved udarbejdelse af kvartalsregnskaber i

stedet for halvårsregnskaber, som det ellers ønskes i forslaget.

Når talen er om drift af metroen og manglende salg af billetter til metroen, synes jeg da, det er glædeligt, at man i går i den lokale presse kunne læse, at mellem 150.000 og 200.000 passagerer i løbet af dagen benyttede metroen til det nye indkøbscenter i Ørestaden; det var da noget, der ville noget. Men vi står p.t. i en situation, hvor vi kan konstatere, at de rammer, der er sat op for selskabet, ikke længere er tidssvarende med selskabets overgang til driftsfasen. Derfor er det positivt, at der nu er taget initiativ til både belysning af styringsmæssige rammer, eventuel reorganisering og eventuel opsplitning af selskabet, fuld gennemsigtighed og fortsatte kvartalsregnskaber. Lad os derfor håbe, eller jeg vil nærmere sige forlange, at driften af metroen snart bliver mere stabil, og lad os håbe, at succesen med passagertallet i metroen i går ikke blot er en enlig svale.

Da det meste af det, som ønskes i forslaget til vedtagelse, faktisk allerede er iværksat, og vi allerede nu får kvartalsregnskaber, mens man i forslaget ønsker halvårsregnskaber, kan Kristendemokraterne ikke støtte forslaget, men vil stemme hverken for eller imod det.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis fru Videbæk havde hørt efter, gjorde jeg hr. Poul Andersen opmærksom på, at der er årlige regnskaber i øjeblikket. En fremdriftsrapport er noget andet, så når vi beder om halvårsregnskaber, er det en klar forbedring af foretagendet, vil jeg lige sige.

Kl. 17.20

Jeg er lidt bekymret over, at fru Tove Videbæk siger, at fordi det gik vældig godt i går, hvor Field's åbnede, skal det nok gå alt sammen, og at hun er fuld af tillid og føler sig tryk ved dem, der sidder med ansvaret nu, bare man fordeler dem på to bestyrelser i stedet for en, men uden i øvrigt at stille barske krav og kræve uafhængighed. Det er noget, der er meget vigtigt for os, men jeg forstår, at Kristendemokraterne tager det helt afslappet, om det er Ørestadsselskabet, eller hvem det nu er, der har ansvaret, og det er jeg skuffet over. Jeg havde faktisk forstået det sådan, at vi var tæt på at være enige.

Så vil jeg sige: Nej, vi har ikke fået det, vi har bedt om i vores vedtagelse. Vi har ikke fået nogen garanti for hverken åbenhed eller halvårsregnskaber eller en sober gennemgang af pro-

blemet. Det kan være, ministeren vil gå herop og love os det, og så er vi jo nået langt, men vi har ikke fået noget løfte om det.

(Kort bemærkning).

Tove Videbæk (KD):

Som jeg har forstået det, som er blevet sagt af ministeren, og det, vi ellers har hørt i dag, er det kvartalsregnskaber, vi nu får præsenteret, og derfor ser jeg det som en fremgang i forhold til det, som faktisk står i forslaget.

Endvidere siger fru Margrete Auken, at vi ikke ønsker uafhængighed, at vi har det fint med, at det er, som det er nu, og at vi bare håber. Nej, bestemt ikke. Vi er meget spændt på de oversigter, som bliver lagt frem i løbet af marts måned, og vi er meget, meget spændt på den udredning, som kommer, men vi synes, det er vigtigt at se på det, man har bestilt, inden man bestemmer noget andet. Vi vil gerne se på det og se, hvilke ting der ligger deri.

Vi har også tillid til de konstruktive drøftelser, som allerede er i gang mellem parterne, altså Københavns Kommune, Trafikministeriet og selskabets ledelse, og Rigsrevisionen er også på banen, så hvorfor skal vi nu have yderligere en part på banen? Det synes jeg vil komplicere hele forløbet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg bliver nødt til at sige, at der ikke er tale om kvartalsregnskaber, og det har ministeren heller ikke sagt. Det var en fejltagelse fra hr. Poul Andersens side. Der bliver aflagt helårsregnskaber i øjeblikket, og det, vi beder om, er at få halvårsregnskaber, som andre selskaber også skal lave. Bare for at gøre helt klart, at sådan ligger landet.

Vi er helt klart uenige med Kristeligt Folkeparti, og det er også fair nok. Kristeligt Folkeparti har tillid til, at de, der i øjeblikket har hånd om Ørestadsselskabet – og det er altså de partier, der lader lånerammen stige og stige og udtaler sig bekymret, men ikke gør noget – i samarbejde med Ørestadsselskabet nu går i gang med arbejdet. Men jeg har altså ikke hørt andet, end at man nu siger: Kan vi ikke snakke med hinanden om, hvordan vi kan dele det op? Jeg kan sagtens se for mig, at det lander sådan, men så får vi bare to bestyrelser med to gange dyre formænd og to gange dyre direktører og ikke mere gennemsigtighed, end vi har haft før. Vi har fået lovet gennemsigtighed mange gange. Helt tilba-

ge fra 1996 har vi fået lovet gennemsigthed og har ikke fået det.

(Kort bemærkning).

Tove Videbæk (KD):

Jeg må sige til fru Margrete Auken, at vi stadig ønsker det, som jeg sagde. Vi ønsker, at der bliver foretaget en revurdering, og det er jo allerede i gang. Der er taget initiativ til belysning af rammer, reorganisering og eventuelt opsplnitning af selskabet, fuld gennemsigthed, osv. osv. Der er samtaler mellem Københavns Kommune, Trafikministeriet og selskabet, Rigsrevisionen er på banen, osv. osv., så fru Margrete Auken kan da ikke sige, at Kristendemokraterne, som vi hedder nu, blot sidder med hænderne i skødet og håber på det bedste. Vi har det sådan, at vi gerne vil se den oversigt, som kommer i løbet af marts måned, og vi synes, det er useriøst at begynde at bestemme nogle andre ting og komplicere sagen yderligere med nye kommissioner, når man ikke er færdig, og vi ikke har fået resultatet af det, som er i gang.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg takker for debatten, selv om man jo desværre ikke kan sige andet, end at den har lignet de debatter, vi har haft tidligere. Når fru Margrete Auken kan sige, at der bruges mafiametoder, er vi jo tilbage på det niveau, hvor vi plejer at være, og jeg synes altså, det er beklageligt, at vi skal have det niveau her i Folketinget. Jeg tror, fru Margrete Auken vil medgive mig, at er der nogen, der går ind for åbenhed, er det faktisk mig. Jeg betragter mig selv som et ganske hæderligt menneske, og at skulle høre, at vi har brugt mafiametoder i denne sag, har jeg det derfor usædvanlig skidt med, og der skyldes faktisk en undskyldning, synes jeg.

Kl. 17.25

Jeg vil gerne først takke fru Tove Videbæk for hendes indlæg. Fru Tove Videbæks indlæg bar præg af, at fordi hun ikke kunne være til stede i salen fra starten af debatten, bad hun for en halv times tid siden om at måtte læse min tale. Det vil sige, at fru Tove Videbæk havde fuldstændig klart i erindring, hvad jeg havde sagt, hvad mange andre åbenbart ikke har haft.

Jeg gav faktisk udtryk for en meget stor åbenhed i min tale. Jeg sagde netop, og jeg sagde også i en pressemeddelelse forleden dag, at vi gerne vil kigge på de styringsmæssige rammer, og vi gerne vil overveje, om selskabet skal deles i et driftsselskab og et udviklingselskab. Vi har

sagt til Københavns Kommune, Ørestadsselskabet, Finansministeriet og Trafikministeriet, at det er et arbejde, der skal gøres, og i løbet af maj måned vil vi gerne have det færdigt, så vi kan få en debat med Folketingets partier om det. Det er altså ingen syltekrukke.

Flere har sagt, at det hele er for lukket, og det skal det selvfølgelig ikke være. Men efter at vi nu er kommet i en driftsfase, er situationen unægtelig anderledes, end da vi kun havde en opbygningsfase og havde selve Ørestadsselskabet i den gamle form, som det stadig har, men som det forhåbentlig ikke skal have mere.

Så synes jeg, det var interessant at høre den dialog, der var om Enhedslistens glade syn på kollektiv trafik. Jeg var glad for, at hr. Keld Albrechtsen sagde, at han går ind for kollektiv trafik, og også tog i sin mund, at han faktisk synes, at metroen er en flot ting. Jeg noterede mig det med stor, stor glæde og begejstring, ih, hvor det glædede mig at høre, og jeg håber, det kan smitte af på venstrefløjen i øvrigt. Man kunne kun give hr. Keld Albrechtsen ret, for det er den nemlig. Hr. Keld Albrechtsen svang sig endda op til at sige, at han kan gå ind for en cityring på visse betingelser. Han gav ikke noget tilsagn, det har vi heller ikke bedt om, men jeg er i hvert fald glad for det, og derfor er jeg også glad for, at der er tilslutning til regeringens politik, og at man afviser den vedtagelse, der foreligger.

Hr. Martin Lidegaard stillede nogle konkrete spørgsmål, og dem vil jeg vende tilbage til. Men med hensyn til spørgsmålet om Københavns Borgerrepræsentation kan Københavns Borgerrepræsentation jo vedtage, hvad de vil. Det kan jeg ikke rigtig blande mig i. Hr. Svend Heiselberg sagde det usædvanlig præcist, det er jeg taknemlig for, og jeg kan sige for mit eget vedkommende, at set med regeringens øjne er der ikke basis for at ændre de tidligere truffne beslutninger. Staten agter ikke at ændre sin truffne beslutning, så derfor har jeg heller ikke yderligere kommentarer til sagen. Men det er klart, at jeg ved en passende lejlighed vil drøfte sagen med overborgmesteren, som jo er en væsentlig medspiller. Faktisk er Østamagerbaneselskabet en lille aktionær, og det ved hr. Keld Albrechtsen og fru Margrete Auken jo også.

Hr. Martin Lidegaard stillede mig tre konkrete spørgsmål: Hvor skal gælden placeres? Svaret får vi først i maj måned, så hvis jeg vidste det nu, ville jeg være en meget, meget klog mand. Det er derfor, jeg har bedt det revisorfirma, vi alle sammen kender, om at gå ind i arbejdet og

rådgive os om, hvordan vi skal sikre den åbenhed og den transparens, som jeg gerne vil have, men jeg har altså ikke mulighed for at svare på spørgsmålet nu.

Jeg har heller ikke mulighed for at svare på spørgsmålet om tilbagebetalingstiden. Det er det samme, jeg meddelte alle ordførerne, da jeg sagde i min tale, at det er umuligt at sige, hvad der er behov for med hensyn til udvidelse af lånerammen. Ørestadsselskabet har sagt, at det er overvejende sandsynligt, der vil blive behov for det i løbet af 2004, og derfor kan jeg ikke svare på det. Jeg kan heller ikke svare, hvad min tærskel er. For det første ville det være for tåbeligt at give et svar, og for det andet ved jeg det ikke. Det må jeg tage højde for i den givne situation, men når vi kommer så langt, skal jeg nok svare på det.

Så er der spørgsmålet om den ene krone, og det vil jeg gerne gøre noget ud af, for det er jo et spørgsmål om indtægtsdelingen. Hr. Martin Lidegaard har i flere artikler og i flere interviews været inde på det, og derfor vil jeg gerne gøre noget ud af at fortælle det og forsøge at sige det så firkantet, jeg nu kan. Det er nemlig usikkert, hvor mange penge Ørestadsselskabet modtager pr. passager, og usikkerheden skyldes et forhold, som jeg i øvrigt påskønner meget, nemlig at billetteringssystemet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet er meget kundevenligt, i og med at man kan køre på samme billet i alle de kollektive transportformer. Det tror jeg vi er enige om.

Kl. 17.30

Det betyder jo imidlertid også, at det er svært at vide, præcis hvor mange penge der bliver lagt til hver enkelt transportform. Det afhænger af rejsemønstret, dvs. hvor langt der køres i metroen, samt hvilke billettertyper der bruges i metroen. I henhold til lov om hovedstadsrådets kollektive trafik skal indtægterne deles i henhold til takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Der var ved metroens driftsstart usikkerhed om indplaceringen af metroen. Men de første rejsehjemmelundersøgelser – ja, det hedder det – viste, at metroen kunne indplaceres i det gældende samarbejde på et niveau, der stort set modsvarede Ørestadsselskabets budgetforventninger, som jeg også sagde i min tale.

Som jeg også sagde i min tale, orienterede jeg Folketingets Trafikudvalg om dette i et brev af 5. september 2003. Altså: åbenhed, åbenhed, åbenhed.

Imidlertid er det usikkert, hvorvidt dette niveau kan opretholdes, og der er fortsat visse udeståender, som skal afklares mellem parterne, før der kan indgås en aftale. Det er altså en forhandlingssituation, vi er i, derfor kan jeg ikke svare så konkret, som man måske kunne ønske sig.

Men jeg vil gerne gøre opmærksom på, at når nogle politikere i pressen taler om, at et positivt udfald for Ørestadsselskabet i denne sag blot vil medføre, at pengene tages fra HUR's busser eller fra DSB, så er det en noget karikeret beskrivelse af virkelighedens verden. Der er ikke tale om, at pengene tages fra HUR eller DSB og føres over i Ørestadsselskabet eller omvendt. Der er tale om, at kagen skal deles mellem flere parter.

Hvorvidt metroen præcis modtager de budgetterede indtægter pr. passager, afhænger således ikke af politiske ønsker om at dræne midlerne i HUR, eller hvad man nu kan forestille sig, men udelukkende af, på hvilken måde og med hvilken billet passagererne bruger de forskellige transportformer.

Til hr. Martin Lidegaard kan jeg sige: Det er også svært, men jeg kan ikke komme det nærmere end det svar, jeg har forsøgt at give. Jeg har faktisk øvet mig på at læse det op, for det er svært. Men det var et spørgsmål, jeg havde forventet, fordi hr. Martin Lidegaard i pressen har været en hel del ude med det. Så jeg kan ikke komme det nærmere, selv om jeg får et yderligere spørgsmål. Så må vi have en skriftlig procedure om det ved lejlighed.

Jeg tror, det var det, jeg var rundt omkring. Jeg takker som sagt for debatten, om end jeg godt er klar over, at der kan være et enkelt spørgsmål til mig endnu.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ja, det er der nu. Og fru Margrete Auken indleder.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det der med mafiametoder tager jeg så i mit svar, for der har jeg et par underholdende historier.

Men jeg vil godt for det første lige tage fat på åbenheden:

Sonja Mikkelsen lovede os åbenhed, meget. Ørestadsselskabet forsikrede dengang, at vi ville få åbenhed. Det har vi ikke fået. Åbenhed er jo ikke nok, når man bare tager en ting op en gang imellem. Det skal være sådan, at man kan gå ind

og sige, vi vil gerne have indblik i det og det, ligesom man kan, hvor der fungerer offentlighed i forvaltningen.

Jeg vil gerne spørge trafikministeren nu, om han vil love os, at den åbenhed også kommer til at gælde de øvrige folketingsmedlemmer og ikke kun følgegruppen, sådan at vi alle sammen kan følge med i det, og at også pressen kan følge med i det. Det var det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål drejer sig om billettaksterne. Jeg bliver lidt bekymret, når man siger: Hvis ikke de kan få de *budgetterede* beløb. Det er jo ikke de budgetterede beløb, de skal have. De skal have det, de reelt skal have. Det kan godt være, de har budgetteret med mere, men de skal vel have den andel, som er meget, meget nøje beskrevet i aftalen – hvor langt man kører, og hvad det er for en type billetter.

Det har vist sig her i anden omgang, at der faktisk er flere, der kører på månedskort, end der var, da vi lavede den første undersøgelse, og færre, der kører på klippekort. Det vil sige, at de skal til at have omtrent det samme som busserne. Og der vil det da være noget, man tager fra busserne, hvis man går hen og siger, at det er en forhandlingssag i stedet for en simpel beregningssag.

Jeg vil godt bede ministeren bekræfte, at dette skal være en simpel beregningssag og ikke en forhandlingssag.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det tror jeg også jeg sagde i det, jeg gennemgik nu her ret så grundigt, det er en beregningssag.

Så vil jeg godt sige med hensyn til åbenhed, at når jeg siger, at vi skal have et driftsselskab og jeg sammenlignede det med DSB – som jeg synes er et meget godt eksempel, for jeg kan godt huske, hvordan DSB var for 5 år siden og for 3 år siden – så synes jeg, at det i allerhøjeste grad har udtrykt en åbenhed. Vi har valgt en yderst professionel bestyrelse. Der er fuldstændig åbenhed i regnskaberne, og der er en meget professionel ledelse.

Det er også min hensigt, at der skal være det i det driftsselskab, vi laver. Jeg vil ikke udelukke – men det er jo noget af det, der skal undersøges, det er derfor, jeg har bedt professionelle folk hjælpe mig – at de siger til mig: Vi synes, at du skulle lave kvartalsregnskab eller halvårsregnskab. Hvis de siger, at det er en forudsætning for, at der er tilstrækkelig åbenhed, for at Folke-

tinget og befolkningen er tilfredse, så bliver der det.

Men jeg er dog nødt til – og det håber jeg at fru Margrete Auken, hr. Martin Lidegaard og hr. Keld Albrechtsen vil medgive mig – at undersøge først, hvad det er, vi taler om, inden jeg taler om det. Ellers var der jo ingen grund til at lave en undersøgelse. Men min indstilling til åbenhed er ikke til diskussion.

Kl. 17.35

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Fru Margrete Auken, sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er meget taknemlig over begge svarene, og jeg vil så sige, at jeg håber, at det ikke bare er indstillingen til det, men at vi også får det gennemført, så det ligner et selskab, hvor vi kan gå ind og få de oplysninger, vi skal have.

Så vil jeg også gerne kvittere for, at ministeren nu sagde – det var nemlig ikke det, der blev læst op før – nu sagde, at det er beregninger og ikke forhandlinger, der afgør, hvor mange penge Ørestadsselskabet skal have pr. påstigning. Det er beregninger ud fra allerede vedtagne beskrivelser af: Hvad koster det, når det er en, der kører på klippekort, hvad koster det, når det er en, der kører på månedskort, hvad koster det på mimrekort, og hvad koster den strækning? Metroen ligger sådan et sted midt imellem busser og tog, og derfor: Hvad er det, når det er en metrostrækning?

Det er beregninger og ikke noget, der er til forhandling, for så er det jo altså, at vi frygter, at der står en meget stor, mægtig part over for HUR, og så får de ellers lov til at bestemme, at pengene skal gå fra HUR til – ja, den blinker altså endnu – at pengene skal gå fra HUR til ...

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Taletiden er udløbet. Det er trafikministeren.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Må jeg tage den sidste sætning i det, jeg læste op, ganske konkret. Det vil give fru Margrete Auken svaret. Jeg kan godt forstå, at det er svært at høre det hele. Det kan også være, at jeg ikke udtaler mig klart. Det kan godt være, at jeg er klumpet.

Jeg sagde, og jeg gentager: Hvorvidt metroen præcis modtager de budgetterede indtægter pr.

passager, afhænger således ikke af politiske ønsker om at dræne midlerne i HUR, eller hvad man nu kunne forestille sig, men udelukkende af, på hvilke måde og med hvilken billet passagererne bruger de forskellige transportformer.

Jeg mener ikke, at man kan sætte spørgsmålstegn ved den konklusion. Det tror jeg ikke man kan.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil godt spørge ministeren, om ikke ministeren vil tage en lille tænkepause, inden ministeren begynder at drage konklusioner om, hvordan der skal reageres over for den aftale, som er indgået mellem partierne i Københavns Borgerrepræsentation.

Men det er jo helt åbenlyst, at der har været et kommunikationsproblem i regeringspartiet Venstre. Det var jo en tilståelsessag fra hr. Heiselbergs side. Han havde ikke udvist rettidig omhu. Han havde ikke fået undersøgt, hvordan landet lå hos sine lokale partifæller, hos Søren Pind. Vi andre har naturligvis drøftet tingene med lokale borgerrepræsentanter. Det ville jo være vanvittigt andet. Men det har Venstres folketingsgruppe altså ikke. De har sovet i timen.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren: Var det så ikke klogere, inden man nu afskærer sig fra alle forhandlingsmuligheder med Københavns Kommune, inden det hele går i kaos, at man så lige gav sig selv en tænkepause, så vi måske fik lejlighed til i morgen eller overmorgen at drøfte tingene lidt mere afdæmpet?

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan ikke diskutere kommunikationsproblemer i partiet Venstre. Jeg synes, hr. Svend Heiselberg sagde det forbilledligt. Han har endda udsendt det som en pressemeddelelse. Det kan da næsten ikke skæres mere ud i pap, hvad Venstre på Christiansborg mener, og jeg er meget glad for, ja, ligefrem stolt af, at hr. Svend Heiselberg kan man regne med.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Albrechtsen, sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg vil sige, at ministeren fortsætter i meget stort tempo ned ad slisken i øjeblikket, det vil jeg godt nok sige.

Så kan jeg forstå, at hr. Svend Heiselberg oven i købet har udsendt denne erklæring, som uden tvivl vil virke som dynamit i de lokale partiforinger i København, men han har altså fundet det nødvendigt nu at få den udsendt som pressemeddelelse, så man kan være sikker på, at frustrationen lokalt bliver total, og at enhver kommunikation fremover dermed er fuldstændig udelukket.

Jeg forstår, at det er ministerens tanke, at nu er forbindelsen mellem Københavns Kommune og staten i den her sag slut, men så vil jeg bare spørge ministeren: Kan Københavns Kommune så ikke i det mindste blive fri for at deltage i tredje etape af metroen? Man kan vel ikke efter det her pålægge Københavns Kommune at være medansvarlig deltager i det projekt, når det nu skal tvinges ned over dem imod den måde, de vil ...

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak. Så er det trafikministeren.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg ved altså ikke, hvordan hr. Albrechtsen kan nå frem til, at forbindelsen med Københavns Kommune skulle være slut, når jeg nu læste op – derfor skrev jeg det ned, det er nemlig min egen pressemeddelelse – at jeg ikke har yderligere kommentarer til sagen, det gentager jeg altså, ud over, at jeg naturligvis vil drøfte sagen med overborgmesteren i København. Så kan man da ikke sige, at jeg har skåret noget over. Hvad er da det for noget sludder! Jeg siger – og det står på tryk – at jeg vil drøfte sagen med Københavns overborgmester.

Kan man så sige, at jeg har skåret noget som helst over? Nej, prøv at lytte lidt. Jeg siger dog noget fornuftigt en gang imellem.

Kl. 17.40

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Sagen om en Østamagermetro får vi nok lejlighed til at drøfte, så jeg vil her nøjes med at takke mange gange for det meget udførlige svar, som jeg var glad for, og som gjorde mig klogere.

Når jeg har været ude at ytre bekymring for, at det her gik ud over den øvrige kollektive trafik, er det, fordi man kunne læse brevet til Trafikudvalget og Finansudvalget herfra i mandags sådan, at man faktisk overvejede at gøre noget

andet end at følge det regelsæt, der er nedfældet.

Vi ved jo alle sammen, at der er færre passagerer i metroen end forudsat. Vi ved også, at der er flere, som kører på månedskort, så derfor vil der jo helt naturligt komme en mindre indtægt for Ørestadsselskabet, hvis man følger reglerne. Og det, at man ikke bare skrev det i brevet, kunne give anledning til at tro, at man ville forhandle sig til noget andet end det at følge reglerne. Nu forstår jeg, at man vil følge reglerne, og så vil der selvfølgelig komme en nedgang. Jeg er glad for svaret.

Mit spørgsmål er såmænd bare i forhold til gældsdelene, om ministeren ikke er enig i, uanset hvilken konstruktion man finder, at den konstruktion, man finder, skal sikre, at gælden ikke tørres af på andre kollektive driftsformer i København.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil gerne sige, at hr. Martin Lidegaard er en verdensberømt mand. Jeg var i Bruxelles i går, hvor jeg så det interview, hr. Martin Lidegaard netop havde givet om tankerne omkring denne her fordeling, indtægtsfordeling og alt det. Jeg fik udklippet af det, hr. Martin Lidegaard havde sagt, og det var derfor, jeg udførligt læste dette her op, så jeg kunne svare hr. Martin Lidegaard, for jeg synes, det var vigtigt, at der ikke opstod misforståelser.

Gældsdelene vil jeg ikke komme med flere kommentarer til. Nu vil jeg se, hvad rapporten kommer frem til. Det er derfor, vi laver den, og derfor synes jeg, det vil være en katastrofe nu at gå ud og have en mening på forhånd; så var der jo ingen grund til at bede eksperter om at hjælpe mig. Derfor kan jeg ikke komme det nærmere nu, men jeg er som sagt åben for sund fornuft.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til trafikministeren.

Er der flere, som ønsker ordet? ... Ja, fru Margrete Auken som ordfører i anden runde. Det står ikke på mit papir, men en anden runde har man lov til at tage.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil da gerne takke for debatten og sige, at den jo har haft sine overraskelser undervejs. Jeg kan ikke helt ud fra de her overraskelser høre, hvor vi lander henne med den kollektive trafik i København. Når man står her og skal overgå

hinanden i, hvem der elsker kollektiv trafik, så vil jeg sige, at jeg melder mig blandt dem, der elsker den. Jeg melder mig oven i købet blandt dem, der elsker højklasse kollektiv trafik. Jeg vil oven i købet gerne have noget velfungerende. Jeg vil også gerne have noget, der er over det hele og ikke kun på enkelte strækninger, og jeg vil gerne have noget, man kan betale.

En af grundene til, at vi har været så forskrækkede over det, der foregår med den her metro, er, at den simpelt hen dræner økonomien i det hele. Nu har vi været sriben igennem i dag, hvor hr. Martin Lidegaard har spurgt og spurgt – jeg har også suppleret – om, hvad det er for en låneramme, man vil acceptere, hvor lang tilbagebetalingstid man vil acceptere, og vi har fået det ene uansvarlige svar efter det andet.

Man vil altså ikke gribe ind og få det her på plads. Man lader det køre videre, man tager næste fase, næste fase, og så siger man, at alle jo elsker den her metro. Det er muligvis også rigtigt – dem, der kan bruge den – og alle vil gerne have mere. Hvem vil ikke gerne have en Rolls Royce, for det er jo det, man giver folk? Vi er oppe i priser nu, hvor det er Rolls Roycer, vi går og deler ud til folk, der skal have det. Det bliver der altså ikke til de andre.

Vi får undermineret bussystemet. Og det kan ikke nytte noget, at man sidder herinde og ligner nogle forkælede børn, der er fuldstændig sikre på, at den der chokoladebutik bare vedblivende er åben, for på et eller andet tidspunkt skal der betales tilbage.

Frederiksberg Kommune vil blive ramt af det forholdsvis snart; uanset hvordan, så skal de i gang med en tilbagebetaling. Borgerne i København vil også komme til at opdage det. Skatteyderne i resten af landet vil sandsynligvis også, fordi det her ikke kommer til hænge sammen. Vi har ikke snakket om: Hvad sker der, hvis man går i rentefælden? Hvis indtægterne ikke følger med væksten i udgifterne, hvad så? Det er der ingen der har spurgt til.

Rentefælden, er det en én, man slet ikke kan regne med kommer? Med hensyn til den der uendelige forlængelse af tilbagebetalingstiden, og når man så ser på likviditetsbudgettet, så vil jeg godt lige henvise til det, der kom her den 3. december 2003, og det er virkelig et tal med meget, meget småt; prøv at lægge en lineal og sæt så en streg under 2003 og se så, hvad der sker med tallene nedenunder for 2004. Så skal I ellers se optimisme!

Det er jo der, hvor grundsalget vil mere end fordobles, passagertallet vil mere end fordobles. Det er der, hvor renten selvfølgelig holder sig meget, meget lav, og i det her budget, som de har lavet så sent som i 2003, er de sikre på, at de får likviditetstilskuddet ind. De er sikre på, at de ikke får problemer med deres takster osv. Det er virkelig sådan, at man kan sige, at budgettet er lavet sådan, at alt, hvad der kan gå godt, skal gå godt, for at det her hænger sammen.

Det er der altså ikke stor sandsynlighed for, og vi har jo set allerede nu med det brev, der kom her forleden dag, at nu er det altså begyndt at gå galt på de forskellige ledder og kanter, og så har det i den her sammenhæng været ganske chokerende at høre, at Venstre, De Konservative, Socialdemokratiet og Kristendemokraterne lidt fromt i hælene på de store siger, at det her nok skal gå, vi tager det ud til den sidste ende. Hr. Poul Andersen forsikrede mig ganske vist om, at vi ikke vil betale en krone mere end nødvendigt, men da nødvendigt jo var fuldstændig åbent, så kan det jo være lige meget, så er det jo en tom erklæring i denne her sammenhæng.

Lad mig så sige til sidst om de mafiøse historier, at jeg kan en hel del. Det er ikke alle de gode, jeg fortæller herfra, for de kan indbefatte folk, der stadig væk kan blive ramt.

Men der er nogle af os, der kan huske hr. Gilge i Wien, som, da vi var der, havde underholdt Folketingets Trafikudvalg om trafikplanlægningen i Wien, og vi bad om at få hans vurdering af nogle af de planlægningsting, der lå. Så skrev Anne-Grethe Foss på det mest bedårende skolepigtetsk: Ein gewisser Herr Gilge, skriver hun ned til bossen i Wien for at bede om at få lukket munden på denne her mand, der blandede sig i den danske debat.

Jeg kan også fortælle, at det har medført, at planlægningschef Gilge ikke længere vil lade sig bruge af danskere. Ambassaden havde senere hen forsøgt at få ham til at komme og fortælle om det, fordi det, han lagde frem, var så godt, men hr. Gilge har sagt nej tak, for han skal ikke i nærheden af danskerne, som åbenbart har metoder af denne her art.

Hermed sluttede forhandlingen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Som tidligere meddelt vil afstemningen om det forslag til vedtagelse, der er fremsat af ordføre-

ren for forespørgerne, fru Margrete Auken, m.fl., blive foretaget i mødet i morgen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 161: Forslag til lov om udbygning af Køge Bugt-motorvejen mellem Hundige og Greve Syd.
Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 18/2 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre støtter lovforslaget. Der er på den strækning, som lovforslaget omhandler, store problemer hver dag. Der er meget store fremkommelighedsproblemer med kødannelse hver dag i myldretiden. Det er til stor gene for de mange trafikanter, der hver dag bruger motorvejen for at komme på arbejde eller til andre gøremål, som den enkelte bilist nu har.

Det betyder også, at mange bilister undlader at køre ud på motorvejen, eller at nogle fra motorvejen vælger at bruge alternative ruter, der så belaster det lokale vejnet langs Køge Bugt-motorvejen. Det kan bilisterne ikke være tjent med, og det kan de lokale beboere langs de kommunale og amtskommunale veje heller ikke være tjent med.

Motorveje er jo som bekendt de mest sikre veje at køre på, og derfor skal den gennemgængende og regionale biltrafik også ledes derhen. Ud over de store gener ved, at bilisterne vælger alternative veje, giver det også store miljøproblemer, at bilerne ved kødannelsen holder og udstøder kuldioxid til ingen verdens nytte, altså skaber luftmiljøproblemer. Derfor er der mange gode begrundelser for at udbygge Køge Bugt-motorvejen.

Det er vigtigt i denne forbindelse, at der bliver etableret gode tiltag, der kan minimere støjen fra Køge Bugt-motorvejen. Derfor hilser jeg det også meget velkommen, at der netop bliver gjort noget for at nedbringe støjgenerne fra den strækning, der bliver udbygget. I den forbindelse bliver der anvendt støjsvag belægning på