

ler og oppe på gadeplan, og den er simpelt hen fikser, og den viser jo, hvad vi har af tilgængeligt materiale, som er billigere.

Så helt frem til, at beslutningen om minime-roen pludselig og uden videre snak var taget, troede vi naivt, at det var det, man ville beslutte.

Men det er ikke alt det med beslutningsprocessen, vi specielt vil drøfte i dag – ud over at jeg godt lige vil vide, hvorfor Transportrådet aldrig blev spurgt, når nu Folketinget havde fået lovning på, at det ville blive spurgt.

Vi er mest optaget af fremtiden. Hvordan vil man fremover sikre en sammenhæng i planlægningen?

I fjor kom Transportrådet med en rapport om trafikplanlægningen i hovedstaden, som var til at græde over, hvis man havde kunnet lade være med at grine. Hvad gør man for at rette op på den skandale, og hvordan vil det gå med den resterende trafikudbygning i København, hvis f.eks. metroprojektet viser sig at blive alt for rivende dyrt?

Hvordan vil man sikre, at offentligheden i det mindste får lejlighed til at kontrollere økonomien, før der skrives kontrakter? Jeg vil allerede nu gøre opmærksom på, at finansministeren i et svar til mig har lovet, at der kom offentlighed om resultaterne, men han har ikke sagt, at det skulle ske, før der blev skrevet kontrakter. Hvad betyder det så i forhold til den demokratiske kontrol, at vi får offentlighed på?

Når vi er skeptiske, hænger det selvfølgelig først og fremmest sammen med den omtalte lukkethed. På trods af den vældig venlige og i mange henseender også pr-mindede udadvendthed, der trods alt har hersket om minime-trospørgsmålet, har man altså valgt denne udbudsmetode, som er usædvanlig og meget udansk, fordi den holder licitationen hemmelig.

Jeg er enig med ministeren i, at en licitation ikke er en forhandlingsproces, men det kan bl.a. være ved den lejlighed, man får at vide, hvad tingene kommer til at koste. Vi havde hørt forinden fra flere entreprenører, at de allerede anså budgettet overskredet med indtil flere milliarder kroner, og de blev noget paf, da de fik at vide, at vi ikke får noget at vide.

Den første alvorlige advarsel om en elendig økonomi fik vi dog, da Ørestadsselskabet i sin tid foreslog at ændre loven, så bestemmelsen om, at der først skulle bygges én etape, og at man derefter skulle se, hvordan det gik, før man vedtog at bygge de næste, pludselig blev ændret. Nu kom de næste to etaper med, og

begrundelsen var, at der var penge at spare ved at udbyde det hele på én gang. Men det skete ikke, fordi man i sin tid var klar over, at det måske kunne blive dyrere at dele projektet i etaper. Man var udmærket klar over, at det kunne blive meget dyrt at kaste sig ud i det hele på én gang, så når man alligevel vedtog det store spring uden at have andet end nogle løse overslag for de to sidste etaper, kan det da kun skyldes, at man hurtigt ville prøve at brede udgifterne ud, da en enkelt etape tydeligvis ville blive meget dyrere end forventet – i hvert fald meget dyrere, end det var sagt højt.

Sammen med denne besynderlige manøvre, som selv Fremskridtspartiet, Det Radikale Venstre og CD stemte for, blev det tydeligt, at forventningerne til finansieringsgrundlaget, altså de meget dyre Ørestadsgrunde, er mere end luftige. Der er langt mere attraktive grunde tættere på Københavns centrum, og i øvrigt bygger man for tiden en billigere Ørestad i Malmø, så byudviklingen kan med lige så stor, ja, større sandsynlighed ske i Sverige. Man kan jo bare køre over broen. Men man afslår at sige andet, end at det bestemt nok skal gå. Jeg kan i øvrigt minde om, at et af bestyrelsesmedlemmerne i Ørestadsselskabet har sagt, at hun var ligeglad med, om pengene kom hjem, bare man fik minimetroen. Der sidder altså folk på bestyrelsesniveau, der har dette noget afslappede forhold til økonomien.

Trafikprognoserne ser også underlige ud. De beregnede 90 millioner passagerer er lige så mange, som der kører på det samlede S-togsnet, og det er noget i den retning, man skal op på, for at projektet kan få nogen mening. Det ser for resten også underligt ud, at man slet ikke regner med, at Øresundsbanen fra lufthavnen til Hovedbanegården kommer til at spille nogen rolle – som om alle passagerer fra lufthavnen skal til Kongens Nytorv eller Israels Plads og ikke til Hovedbanegården! I øvrigt er det uafklaret, hvorvidt der kommer en metrostation på indenrigsgården.

Vi har spurgt, om budgettet kan holdes inden for de afstukne rammer i loven, efter at man har forbedret linjeføringen for første etape, men man afviser at svare på, om man kan holde sig inden for de 100 mio. kr., der er afsat i beretningen. Men når Københavns overborgmester får sin station ved Lergravsparken – meget fornuftigt i øvrigt – kan det pludselig godt lade sig gøre at give et sådant tilsagn uden at redegøre for, om budgetterne kan overholdes, og det kan