

godt undre. I sin tid skrottede man den station, der skulle ligge ved Slotsholmen og Højbro Plads, og stationen på Christmas Møllers Plads, fordi de var alt for dyre, og på trods af den store afstand mellem stationerne hævder Ørestads-selskabet alligevel, at folk vil tage minimetroen, eftersom den er vældig hurtig. Der regnes nemlig kun med den nøgne køretid, ikke transport-tiden hen til og ned til de dybtliggende stationer og andre tvivlsomme faktorer.

Rigsrevisionen kan ikke kontrollere budgettet. Det er noget vås at stå her og påstå det, for for det første er der ikke vedtaget noget budget, og for det andet kan Rigsrevisionen først gribe ind bagefter. At henvise til Rigsrevisionen og den øvrige revision har i hvert fald ikke noget at gøre med den kontrol, vi beder om at få i dag, og det bør i hvert fald formanden for statsrevisorerne komme helt op på mærkerne over, når han andre gange har udtalt sig temmelig relevant om en vis letfærdig omgang med den offentlige økonomi.

En ting, jeg også synes lige skal nævnes, er den kraftige dræning af fundamentene under store dele af København. Er det ikke lidt lumpent bare at overlade det problem til efterfølgende privatretlige søgsmål? Vi aner ikke, hvad det kommer til at koste i penge og reelt måske i huse.

Når vi har valgt at koncentrere os om økonomien, er det selvfølgelig, fordi så meget tyder på, at det vil gå galt. Mindst 2 mia. kr. i budgetoverskridelse er et tal, der rumler mange steder, og i hvert fald siger de fleste, at det er klogt, at direktøren allerede nu distancerer sig fra de 5,2 mia. kr. Og så griner man i øvrigt smørret, når nogle af os insisterer på, at der skal være sammenhæng mellem det, noget kommer til at koste, og det, vi har vedtaget, det må koste.

Derimod har næsten alle forståelse for, at vi ønsker prisen frem i lyset, før vi skriver under. Jeg siger næsten alle, fordi jeg stadig mistænker finansministeren og med ham hele den borgerlige og socialdemokratiske fløj for at blæse højt og flot på pengene og indgå kontrakter, før økonomien er blevet vurderet. Men uden for denne politikerkreds er der opbakning om denne åbenhed.

Men tingene bliver altså ikke lagt frem i lyset, fordi direktør Foss om formiddagen fortæller på et pressemøde, hvad prisen bliver, og med sit i øvrigt meget venlige smil lægger fem store ringbind i armene på os for så at underskrive kontrakten om eftermiddagen. Det står helt i finans-

ministerens magt at sikre denne åbenhed. Han har udpeget tre af de seks medlemmer af bestyrelsen, men der skal fem af de seks til at vedtage, at der må underskrives, så hvis finansministeren siger, at det først må ske, når det hele har været ude til en grundig og åben vurdering, bliver det altså sådan.

Derfor vil jeg på vegne af SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»For at sikre, at en fortsat udbygning af et sammenhængende kollektivtransportssystem i København ikke belastes af, at økonomien i en enkelt del, minimetroen, løber løbsk, anmoder Folketinget regeringen om at foranledige, at Transportrådet, så vidt muligt inden for 3 måneder, udarbejder en uvildig undersøgelse af økonomien i Ørestadsselskabets minimetroprojekt, inden der indgås kontrakter.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«  
(Dagsordensforslag nr. D 76).

### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandling.

### Tove Lindbo Larsen (S):

Alt for ofte har der været ført uendelige diskussioner om den kollektive trafik i hovedstaden, uden at der egentlig er kommet noget særligt ud af dem, men sådan er det heldigvis ikke længere. Tværtimod er mange års diskussioner, kommissioner og planer nu afløst af handling. På en række områder gennemføres de investeringer, som både Folketing, regering, ekspertudvalg og mange andre har ment var nødvendige, og det er vi godt tilfredse med i Socialdemokratiet.

Med de samlede investeringer i Københavnsområdet taler vi nu om milliardbeløb, og med disse investeringer bliver to af hovedmålene i Socialdemokratiets trafikpolitik tilgodeset: For det første sikres der bedre trafikmuligheder i hovedstaden og i hele Øresundsregionen. Det gør det mere attraktivt at etablere arbejdspladser i København, samtidig med at en mere sammenhængende Øresundsregion kan blive et vækstcenter for Østersøområdet.

For det andet vil de mange milliarder, der investeres, styrke den kollektive trafik væsent-