

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Kort bemærkning).

**Niels Jørgen Langkilde (KF):**

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

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

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