

lange afstande imellem dem, hvis vi sammenligner med det metrokoncept, man har andre steder i verden, hvor man siger, at det er inden for en bestemt ramme, man kan skaffe kunder.

Hr. Poul Andersen var vist med, da vi var i Wien, hvor vi jo fik en meget klar tilkendegivelse af, at dér havde man gjort det helt anderledes, man havde meget længere stationer, men til gengæld havde man meget kortere gangafstande. I hele vores system dér ligger stationerne nu med meget lange gangafstande og med masser af skift.

Det er netop lige præcis ikke tænkt ind i sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. Ørestadsselskabet har helt kørt sit eget løb uden overhovedet at forhandle tingene på plads – i hvert fald inden – og så har man prøvet at reparere lidt på tingene hen ad vejen.

Men jeg vil godt lige have en redegørelse for, om hr. Poul Andersen har nogen fornemmelse af, at der her er lavet en god sammenhæng i forhold til, hvordan det var i Wien.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Poul Andersen har ret i, at man ved store projekter somme tider må finde sig i, at tidsfristerne overskrides, men spørgsmålet er fortsat: Skal man blive ved med at acceptere revision af tidsfristerne? Har hr. Poul Andersen aldrig på noget tidspunkt overvejet en deadline? Har hr. Poul Andersen aldrig overvejet, at man eventuelt hurtigt, nemt og let kunne installere tog, som man kan købe umiddelbart, der blot ikke er førerløse og ikke gør Danmark til sådan et eksperiment for en bestemt virksomhed mod syd? Det er det ene.

Det andet er, at hr. Poul Andersen glemte at besvare mit spørgsmål om, hvor pengene egentlig skal komme fra, og om hr. Poul Andersen fortsat vil bekræfte, at det er korrekt, at man er kommet i en skærpet likviditetskrise?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Har man en baggrund for kritisk at ville køre et projekt færdigt og gå ind i den dialog, eller er det et spørgsmål om egenprofilering, det handler om?

Jeg kan jo godt mindes – må jeg sige til fru Margrete Auken – hele den retorik, der var omkring Nørreport, og hvad der skulle foregå der. Det kan måske godt være, at der er lidt fejlslag i rytmerne i den musik, der bliver spillet på

perronen for øjeblikket, men ellers fungerer det jo egentlig rimelig godt. Jeg kan også mindes turen til Napoli og Østrig, hvor vi har gennemgået de ting her, som afstedkom en høring, hvor vi også fik præciseret nogle ting.

Jo, fru Margrete Auken har været meget kritisk omkring de ting her, men til gavn for hvad? Hvad er det, fru Margrete Auken vil opnå med det? Er det et spørgsmål om projektet? Er det det, der skal færdiggøres på en ordentlig og en forsvarlig måde, eller er det et spørgsmål om hele tiden kritikløst at drive en kile ind for at få en profilering? Det er det, jeg stiller mig selv spørgsmål om i dag.

Til hr. Søren Kolstrup: Vedrørende tidsfristerne skal jeg bare sige, at det har ministeren jo redegjort for her. Det forventelige, og det er også klart sagt omkring de ting her, er det, Ørestadens bestyrelse har meldt ud, og det er det, man skal holde sig til, og det er det, vi forventer bliver resultatet.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg er meget ked af, hvis hr. Poul Andersen tror, at det her er noget, vi bare gør for at profilere os. Det synes jeg er en undermålerbeskyldning. Eller at vi gør det for at drive en kile ind i et projekt. Det synes jeg sådan set at forligspartierne kan klare helt alene. Det behøver vi andre ikke at gøre. Nej, det, vi har været optaget af, er, om vi dog kunne få råbt så meget op i tide, så man kunne prøve at gøre noget for at redde projektet.

Så bliver hr. Poul Andersen og ministeren – jeg ved ikke med hvilken indre tryghed – ved med at sige, at det er der ingen grund til, det kommer til at gå, men tidsplanerne er faktisk allerede nu skredet meget. Vi skulle have haft de her ting færdige. I 1997 skulle vi første gang have haft de tekniske ting til godkendelse. Det er 3 år siden. Og det er skredet. Budgetterne er steget fra knap 5 mia. kr. til 10,8 mia. kr.

Jeg forstår ikke, hvad det er for en hovenhed at sige, at vi bare stiller spørgsmål, fordi vi vil drive kiler ind! Vi rejser da de her debatter i det uendelige, fordi vi skal betale det i fællesskab, og det er København, det kommer til at gå ud over. Vi gør det for at råbe så meget vagt i gear, at vi måske kunne lave nogle indgreb, som kunne få det på ret køl, uden at det kører definitivt ud over kanten. Jeg er bange for, at med den holdning til det, så får Ansaldo bare lov til at køre løbet, indtil det definitivt er for sent, og