

ler tidsplaner eller teknik eller Ansaldo; prøv at lægge mærke til det. Og han har været med til de her møder. Han har ikke sagt en lyd om det.

Og det er jo, fordi denne her tumpeparagraf ikke kan frikende ham, og han er godt klar over det. Han er fuldstændig klar over, hvad det er for en situation, vi er i nu, og det eneste, han har sagt, som han kan komme til at få problemer med, er, at han har sagt, at denne her gang tror han på det. Efter de syv andre gange, hvor det gik galt, så tror han på det denne her gang. Og det gør han selvfølgelig heller ikke.

Men prøv at lægge mærke til, ikke en lyd har der været om den økonomiske skandale. Man har bare skældt lidt ud på københavnerne over, at de ikke har været taknemlige over, at de har fået det her ned i halsen.

Brian Mikkelsen (KF):

Det Konservative Folkeparti synes, det er en udmærket idé, at man en gang imellem evaluerer et så stort projekt som det her projekt, vi taler om i dag, også går lidt hårdt til det og ser på, hvad de forskellige partier mener om forløbet, om de ting, der er sket, og hvordan fremtiden skal se ud.

Det er en delikat og lidt svær sag for Det Konservative Folkeparti, for på den ene side er der ikke nogen tvivl om, at det er et fantastisk projekt. Det er et projekt, der løfter trafiksituationen i hele hovedstadsområdet, og det er der ekstremt meget behov for, både kollektivt og privatbilismemæssigt. Det her vil være med til at løfte nogle problemer væk fra overfladen, som sandsynligvis vil fremtidssikre trafikken i Københavns indre del i hvert fald nogle år frem. Hele projektet er altså aldeles fremragende som koncept.

På den anden side vil jeg ikke lægge skjul på, at vi som forligsparti har været udsat for nogle svære overvejelser gennem en længere periode, helt nøjagtigt i halvandet år, for vi synes ikke, det går rigtig godt med projektet. Det vil jeg ikke lægge skjul på; det går ikke rigtig godt. Kendsgerningerne er nemlig følgende:

Sagen er den, at vi ikke har en samlet trafikplan for København. Kendsgerningen er den, at de forskellige trafikmyndigheder ikke rigtig har fundet ud af at samarbejde. Kendsgerningen er den, at da Trafikudvalget var på besøg i Wien, kunne man se et koordineret trafikvæsen, hvor der var forskellige omstillingsmuligheder, som slet, slet ikke eksisterer i København.

Kendsgerningen er også den, at vi har måttet lægge øre og krop til et astronomisk budgethop fra 4,3 mia. kr. til p.t. 10,6 mia. kr.

Kendsgerningen er også den, at vi på en høring i juni 1998, på et besøg hos Ansaldo i august 1998, tilsvarende besøg i Wien i 1998, i Trafikudvalget den 16. december 1998 og i Finansudvalget i april 1999 har fået vidt forskellige oplysninger om det her projekt.

I Finansudvalget, da man havde sagen for præcis 1 år siden, fik vi at vide, at tidsfristerne var skredet fire gange. Siden da har vi fået nye oplysninger to gange efterfølgende, i efteråret 1999 og i januar 2000. Det vil sige, at det, som vi har fået præsenteret i går og i dag, er en syvende ny tidsplan, en syvende ny tidsplan. Jeg vil ikke lægge skjul på, at sådan som jeg har hørt den forklaret, synes jeg, at den lyder fornuftig, og jeg kan ikke rigtig indvende noget imod den for mit partis vedkommende. Men i baghovedet, når man nu argumenterer for det – og vi respekterer det – så må vi altså erkende, at det er syvende gang, vi er blevet præsenteret for en ny tidsplan uden nogen som helst konsekvenser.

Kendsgerningen er også den, at der er nogle strukturproblemer i selve selskabet, som man ikke har taget fat på. Men den afsluttende kendsgerning er altså også den, at vi her har et helt igennem godt og fornemt projekt, som vi bakker fuldtone og bag i Det Konservative Folkeparti, og vi vil gøre alt, hvad vi overhovedet kan, for at det bliver en ordentlig succes.

Det er selvfølgelig en opbakning til selve projektet, men det er også en tilkendegivelse af og et signal til forskellige socialdemokratiske trafikministre om, at man kunne godt have taget mere fat på ledelseskonstruktionen, at man kunne godt have taget fat på de problemer, der har været. Så kunne vi have haft et bedre projekt, så havde man undgået de her diskussioner, for forligspartierne står 100 pct. bag det her, og jeg fornemmer også, at der i hvert fald er flere partier i Folketinget, som håber og tror på, det her projekt bliver en succes.

Men altså afslutningsvis: Vi bakker stadig væk helt op omkring projektet, påtager os vores del af ansvaret for det. Vi mener godt, man kunne have grebet ind tidligere over for nogle af de problemer, der er, og vi mener også, at man stadig væk skal være meget, meget, meget overvågende med hensyn til, hvad der sker. For selv om tiden skrider frem og vi forhåbentlig får nogle køreklare tog i efteråret 2002, så kan