

også være sådan, at Trafikudvalget har en stående invitation til ministeren, sådan at ministeren kan komme og orientere Trafikudvalget, når der er afgørende afvigelser eller ændringer eller problemer omkring dokumentationen.

Hvis det ikke kan lade sig gøre, så vil Dansk Folkeparti naturligvis forbeholde sig ret til til enhver tid at indkalde til samråd for at få en orientering, som der er givet til følgegruppen.

Arne Melchior (CD):

Jeg hører afgjort til dem, der glæder sig til, at denne metro begynder at køre og få succes. Ikke så meget for min egen skyld, jeg bor selv i indre by og arbejder mest i indre by, og jeg cykler gerne en del af året, men jeg glæder mig til det både for den kollektive trafiks skyld og faktisk også for den individuelle trafiks skyld, for hvis metroen, hvad jeg tror på, kommer til at aflaste en del af trafikstrømmene, ja, så kommer den private biltrafik f.eks. jo også til at glide bedre. Så ingen tvivl om, at jeg glæder mig til den.

Og den skal jo være færdig. Altså man kan gøre visse ting halvt, man kan bygge en motorvej den halve strækning og så udsætte den anden halve strækning, men man kan jo ikke bygge en halv bro og så ikke bygge den færdig, og man kan heller ikke bygge en halv tunnel og så få det til at køre. Vi skal jo ikke bruge de dér mange huller, der er boret, hverken til underjordiske parkeringspladser eller til affaldspladser, der skal en metro ned, og det kommer der, uanset hvornår, og uanset hvad det kommer til at koste, og det glæder jeg mig til.

Må jeg først sige noget om det, der nu er taget ud af forespørgslen, nemlig Nørreport, som flere har været inde på. Det er rigtigt, at det er gået bedre med Nørreport, end en del havde troet og frygtet, bl.a. undertegnede; det skal jeg kvittere for med tak. Jeg skal bare sige, at de 200 mio. kr., hr. Heiselberg hævder der er sparet, dem skal der nu fratrækkes de penge, som DSB skal have godtgjort for sine ekstra udgifter. Så der er ikke sparet 200 mio. kr.

Men selv om der så var det, så var det ikke helt tilfredsstillende, for det er ikke en god løsning. Det er for mig stadig helt klart, at den overliggende gangtunnel ville have været en langt bedre løsning for metroen, for trafikanterne end den løsning, vi nu får.

Så noget om de samlede omkostninger ved projektet, som altså nu ifølge ministeren er 10,6 mia. kr. plus nogle i forhold til det store beløb

mindre overskridelser på et antal hundrede millioner kroner, og så kommer jo dertil nogle entreprenørkrav, som vi ved der foreligger allerede nu og formentlig kommer til at foreligge flere af, og dem kender vi ikke størrelsen af og ikke udgangen på, men det bliver altså noget mere. Men det må det så være.

Så vil jeg gerne sige, at der er jo ting, vi slet ikke har inddraget nu i dag, der er heller ikke så meget tid med de her 5 minutter. Men selv når den står færdig, uanset hvad den så har kostet, og hvornår det bliver, så mener jeg stadig væk, at det førerløse tog er en dårlig løsning, og jeg mener især, der er et meget kritisk punkt, der hedder perronernes længde og perronernes bredde, det har vi tidligere talt vidt og bredt om.

Man kan jo ikke bare dø af fiasko, man kan også drukne i succes. Hvis metroen får den virkelige store succes, som det er alles håb og mening, så vil det meget hurtigt kunne vise sig, at der simpelt hen ikke bliver plads til den ind- og udstigning og derfor ikke til de frekvenser på toggangen, som der er lagt op til. Tiden vil vise det.

Lad mig slutte med et råd til ministeren. Han er jo ny i stolen, og hans 100 første dage er ikke forløbet endnu, og derfor kan jeg kun give det råd, at ministeren sætter sig grundigt ind i tingene og selv stiller alle de kritiske spørgsmål, som han overhovedet kan finde på. For når der er gået de 100 dage eller de halve og hele år, ja, så står ministeren pludselig med ansvar for noget, som egentlig andre før ham burde have ansvaret for.

Imens alt dette sker, vil jeg øve mig på at tro. Jeg har let ved at håbe, og jeg har også let ved at tro, men jeg vil indrømme, at jeg alligevel må strege mig an i denne sammenhæng. Lad os tales ved igen om et års tid, så er det muligt, der kan konstateres noget. Det kan der knap nok i dag, i dag kan der kun håbes og tros, så lad os gøre det i fællesskab.

Vibeke Peschardt (RV):

Vi har her i dag fået en delvis status, vil jeg sige, for metroprojektet, og det ser jo ikke helt så dårligt ud, som det har gjort.

Jeg lader lige tankerne gå tilbage til juletid for omkring et par år siden, hvor de store chok jo rullede ind over alle partierne her i Folketinget, og hvor man i hvert fald dengang kunne sige, at der måske var noget om det, fru Margrete Auken ret kritisk har været efter flere gange.