

med et projekt, som ikke kan komme til at hænge sammen.

Men jeg kan altså fortælle, at sidste gang man havde udskudt fristen for TUV's aflevering, var det frem til den 14. december. Man skal være dygtig for at kunne læse det, men det kan man godt. Nu går der yderligere 2 måneder. Det vil sige, at Jernbanetilsynet skal satse på, at alt går godt på én gang, og det gør det selvfølgelig ikke. Det kan godt være, at det lykkes Henning Christophersen at tromle igennem, det har jeg jo set før, at det skal blive godkendt alligevel, men det er altså ikke særlig forsvarligt, at det foregår på den måde.

Man kan også sige, at det er så én ting. Det er selve systemet, som set i lyset af system metro er meget dårligt tænkt. Det ligner ikke metroer andre steder i verden. Der er ingen steder, man laver små bitte tog på 39 meter til det her. Der er ingen steder, hvor man laver stationerne, så de ikke kan udvides i givet fald. De fleste andre steder i verden er der også en overordnet trafikplanlægning, hvor man kobler det med den øvrige kollektive trafik. Det her er helt løsrevet fra den øvrige kollektive trafik. Det har intet med det at gøre.

Det er rigtigt, at basisnettet er trukket ind for at supplere metroen, men det bliver så på betingelser, hvor man ikke har tænkt i København, man har slet ikke tænkt i Storkøbenhavn, man har slet ikke tænkt i pendlertrafik, man har kun tænkt i Københavns Kommune – det er altså meget kommuneegoistisk – og også i Frederiksberg Kommune selvfølgelig, og man har slet ikke taget resten med ind.

Så har man en meget, meget stor investering. De 10 mio. kr., som jo i sig selv i øvrigt er mange penge, er til det her forundersøgelserarbejde. Det er jo noget, der er aftalt til at koste 10 mia. kr. For de penge kunne man f.eks. have lagt en ekstra S-togs-linje langs med det, så vi virkelig var begyndt at tilgodese det storkøbenhavnske problem. Det kunne da være noget af det, der havde været gavnligt, om man havde fået det ind ved en planlægning af metroen, og det var noget, vi håbede på, da man sad med basisnettet. Pludselig dukker denne metroring op. Så bliver det en aftale med kommunen. Men dengang regnede vi stadig væk med, at der ville blive mulighed for at lave alternative undersøgelser.

Når det bliver Ørestadsselskabet, ved vi, hvordan det kommer til at foregå, og så bliver det COWI, der kommer til at lave det hele. De er selvfølgelig mest optaget af at få en metro, der

ser sådan ud, for det er det, der er rigtig mange penge i for dem. F.eks. har Ørestadsselskabet aldrig ansat deres egne eksperter, så når vi andre stiller spørgsmål derinde, så sætter de COWI til at besvare dem. Det er altså en ret dyr affære, vil jeg sige. Der ruller rigtig mange milliarder pr. spørgsmål, havde jeg nær sagt. Så de dér 5 mio. kr. pr. plastiksæde kan vi jo så fortsætte med at have fornøjelsen af.

Men det slemme, det rigtig slemme i sagen er, at vi slet ikke får løst de store kollektive trafikproblemer. Jeg ved godt, at nogle af vores københavnerne synes, det her er dejligt, men jeg synes, det er meget egoistisk tænkt, selv om jeg selv bor i byen. Det er meget egoistisk tænkt, at man siger skidt med, hvordan det ser ud i Københavns Amt, skidt med, hvordan der ser ud i de andre omliggende amter, skidt med, hvordan vi får deres trafiksystemer til at fungere, for nu brænder vi alle pengene af på en metro, der er fuldstændig løsrevet fra det øvrige transportsystem.

Det er den elendighed, som der burde have været rettet op på, og jeg kan forstå, at når det skal hastes igennem, er det, fordi det ikke skal blive opdaget, hvor elendigt det er, for nu nærmer datoen sig jo for, hvor det bliver. Jeg ved godt, at både ministeren og dronningen, og hvad ved jeg, er inviteret til den åbning. Den bliver ikke! Den bliver ikke til den 1. oktober, medmindre man laver noget, der er fuldstændig vildt uforsvarligt i forhold til sikkerheden på den der metro.

Det er også lige sådan, når vi ser på pengene i det. Som sagt er det blevet mere end dobbelt så dyrt – mere end dobbelt så dyrt! – som det oprindeligt var planlagt til. Det indgår ikke i de beregninger.

Jeg nævnte lige før i en kort bemærkning Kalvebod Brygge. Jeg ved ikke, hvor mange der er klar over, at den der kandidat nr. 1, 2, 3, 4 og 5 til dynamifonden, der ligger derude på Kalvebod Brygge, er direkte tilskud til Ørestadsselskabet. Det blev foræret til Ørestadsselskabet, som så solgte det til Skanska, som derefter mente, at man nu omsider skulle få hævn over, hvad der måtte være af problemer mellem Skåne og Københavnseggen. Så nu skulle det blive rigtig rædselsfuldt på Kalvebod Brygge, og det blev det.

Men pengene går til Ørestadsselskabet. Hvad der er lavet af byggeri derude, er næsten alt sammen offentligt byggeri, for det jo er en meget effektiv ledelse, der er i det dér Ørestadsselskab,