

og de har jo krammet på finansministre, og hvad ved jeg.

Danmarks Radio bliver tvunget derud. Det er så den grimme af de historier, vi står med. Men stort set alt det byggeri, der er lavet derude, er offentligt, stort set alt sammen. Det eneste, der er bygget privat derude, inden man fik buldret Field's igennem, var Telia. Det er de eneste, der er kommet til den fastsatte pris. Så kom Ferring til en fjerdedel af prisen – til en fjerdedel af prisen. Det er bare sådan lige for at fortælle, hvad det er, vi har med at gøre her.

Kl. 16.40

Jeg er da glad for, at der i hvert fald er et par stykker endnu, der kan den her historie, for det, der vil ske os, hvis ikke der bliver lavet tilstrækkelig meget vrøvl, er, at vi så senere hen får at vide, at den kollektive trafik har fået alle de her penge, og så er der ingen grund til, at den får mere. Milliarderne er rullet til metroen, og københavnerne er åbenbart ligeglade. Men jeg synes ikke, at hverken Københavns Amt eller for den sags skyld Folketinget skulle tage så let på den samlede sammenhængende transportpolitik i det her land, som de gør.

Man har fundet sig i, at alle ens værste forudsigelser er blevet opfyldt, alle sammen. Alle sammen! Virkelig, altså. »Hvad sagde jeg«, kan der komme til at stå på min gravsten, som jeg sagde før. Sådan bliver det stort set i det her foretagende. De løfter, der er blevet givet, er ikke blevet indfriet. Mine forudsigelser er blevet indfriet, men f.eks. løfter om, at der skulle være åbenhed om det her, er jo ikke blevet indfriet. Der er ikke tale om, at der er åbenhed i det her foretagende, så man kan følge med i, hvad der foregår.

Men det er rigtigt, at et stort flertal i Folketinget med Socialdemokratiet og Venstre i spidsen har buldret det her igennem. Man har altså accepteret det her enormt dyre tog. Man har lavet en trappe inde på Nørreport, hvor man jo har fået den ultimative regnvejrsløsning. Der lander man oppe på en helle, når man kommer nede fra metroen, og der er altså blevet lavet en trappe, som koster ret mange penge, jeg tror, det er op mod en halv milliard kroner.

Dengang lykkedes det jo også at bilde Venstre og De Konservative – jeg siger ikke Socialdemokratiet, de var banket fuldstændig flade – og hr. Svend Heiselberg det ind. Nu tør jeg jo næsten ikke nævne hr. Kaj Lkaste, næh, ham blev det ikke bildt ind, han protesterede. Men det var rigtigt, at hr. Svend Heiselberg hoppede på den dér

med, at man ville lave en rulletrappe og den ville koste 125 mio. kr. Det er selvfølgelig noget vrøvl. En rulletrappe har aldrig kostet 125 mio. kr. – og slet ikke den, der skulle laves dér. Men det var så måden hvorpå. Det lykkedes så også Henning Christophersen at køre rundt med tropperne dér, så Venstre var på plads. Så fik man det altså sådan, at vi nu får metrostationen op på en lille helle, og sammenhængen med den øvrige trafik er ikke lavet, for de tænker ikke i sammenhæng i det dér Ørestadsselskab.

Da man diskuterede den store parkering på Kongens Nytorv, var der en planlægger, som ikke havde siddet og arbejdet med det før, som siger til mig: Hvorfor laver man dog ikke en forbindelse med en lille tunnel fra Israels Plads, hvor der er masser af plads, og over til metroen på Nørreport til at køre ind til Kongens Nytorv?

Hvis folk overhovedet kunne lidt planlægning – for den er jo indlysende, når man hører den – havde man sagt: Ja, selvfølgelig skal man lave sådan noget. Men sådan tænkes der ikke i Ørestadsselskabet. Der tænkes ikke i sammenhænge. Der tænkes i flothed. Og det er dyrt. Stort. Bortset fra togene, som er små. Og overskridelserne er også meget store.

Jeg tror også, det kommer til at køre på et eller andet tidspunkt. Men det, jeg er bange for, er, at når nu vi sætter det her i værk, så hænger man på den, og det tromler af sted, og de sidder så henne i Ørestadsselskabet, og COWI er jo også glade, og milliarderne ruller, og regeringen er ligeglade, og man kan jo også skære ned på både ulandsbistand og råd og nævn, og hvad ved jeg, så kan vi få råd til det her. Men jeg er ikke sikker på, at det var sådan, der var tænkt i foretagendet.

Jeg håber, at vi kan følge op på det radikale forslag om, at man dog får det minimum af sammenhængende planlægning ind i det. Nu er HUR jo ikke rigtig egnet, fordi de ikke rigtig har midler, og det vil sige, at de kan blive kørt rundt med. Det er jo først den dag, hvor HUR får finansiering, at vi får dem som den effektive trafikplanlægger, de burde være.

Det er jo det, vi får at vide over alt i verden, også på den rejse, hvor hr. Poul Andersen, og jeg tror også, hr. Heiselberg var med, da vi var i Wien, hvor det blev slået fuldstændig fast, at det er den sammenhængende planlægning, der skal laves.

I Wien gør man det f.eks. sådan, at en perron er sådan noget, man går hen over, når man skal skifte. Det er meget svært at få folk til at skifte