

ste, der har været fremdrift i, alt andet har stået stille og i stampe med det der umulige og elendige projekt.

Og hvad gør man i stedet for så lige at vågne op og kigge på det? Så bliver man lammet, afmægtig, som mange politikere åbenbart bliver, fordi magten og placeringen i Folketinget og i partiernes hierarki tydeligvis er vigtigere, end det er at få lavet noget, der hænger sammen og er økonomisk forsvarligt. Så hvad gør man så? Ja, man stemmer igennem, hvad Ørestadsselskabet, som holder alting hemmeligt, som fordrejer tingene for os, som ikke fortæller, hvad tingene koster, vil. Jeg vil lige sige, at jeg kunne have lyst til her at beskrive, hvordan deres trafikmodeller ser ud. De tilpasses fuldstændig, ikke virkeligheden, men Ørestadsselskabets behov for, hvordan de skal få argumenteret for, at man skal køre det her igennem.

Så vil man gå videre med det nu, og det kan da godt være, at nogle her bagefter vil komme og sige: Gisp, det vidste vi slet ikke. Vi vidste ikke, at de to metroforetagender ikke skulle hænge sammen. Nej, og det er også så forbløffende, at man ikke tror sine egne øjne. Men ikke desto mindre er det det, der sker, fordi der ikke er sammenhæng og tankevirkosomhed bag det, der foregår, der er ikke andet end ganske almindelig magtudfoldelse.

Når vi nu f.eks. hører om redegørelserne om det her foretagende, så er det nogle af de sjove ting. Så vidt jeg ved, har jeg ikke fået de svar på de sidste spørgsmål, jeg stillede til trafikministeren i forgårs, de var ikke omdelt her til morgen i hvert fald, men der spørger jeg: Hvordan kan det være, at vi, når den der rapport allerede er blevet lavet, så skal sætte 10 mio. kr. af til et udredningsarbejde? Jamen det viser sig, at det udredningsarbejde er Ørestadsselskabet gået i gang med for 4 år siden.

Så får jeg pludselig at vide, at det slet ikke er Ørestadsselskabet, det er Københavns Kommune, og det er Trafikministeriet, der har bevilget de der penge. Så spørger jeg: Hvor står det henne? Hvad er det for nogle penge, og hvorfor skal vi nu ind og bevilge det forfra? Det får man selvfølgelig ikke svar på, for vås er det jo. Der er én, der bliver vred på mig dernede, det kan jeg også godt forstå; jeg har ventet på, hvornår jeg kunne få nogen provokeret til at gå ind i den her debat. Men jeg vil dog råde til, at man holder sig ude af den, for man kan næsten ikke komme til at sige andet end sludder. Hvis man går på talerstolen og skal prøve at forsvare det her foretagende, så

er man ilde faren. Dette sagt til skræk og advarsel for den forrige finansminister, som havde troet, hun havde en god sag, men da havde hun jo for længe siden opgivet at komme dybere ind i den.

Når SF har insisteret på at køre det her igenem, så er det, fordi man ikke skal kunne komme bagefter og sige, at man ikke vidste det. Det er ikke alle, der slipper fra bagefter at optræde, som om de ikke forstår et suk af det hele.

Alle herinde, der har bare det mindste begreb om trafik, ved, hvad de gør om lidt. Nu overlader de den videre trafikplanlægning til Ørestadsselskabet, og derefter har de afskåret sig selv fra enhver ordentlig, anstændig, offentlig deltagelse i, hvad der foregår. Det er der jo heller ingen grund til at have, når man har mafiaerne til at køre det videre.

Formanden:

Folketinget er for øjeblikket i gang med at behandle et forslag til folketingsbeslutning om at trække et aktstykke tilbage fra Finansudvalget. Jeg har siddet og overvejet, om dette beslutningsforslag er tilstrækkeligt grundlag til at starte en større trafikpolitisk debat. Det mener jeg ikke helt er tilfældet, og det vil jeg henstille til ordførerne om at have opmærksomheden henledt på.

Svend Heiselberg (V):

Det er et helt urimeligt angreb, fru Margrete Aukeretter imod det forslag her. Hvad drejer sagen sig egentlig om? Ja, at man i aktstykket af 4. december henvender sig til Finansudvalget og beder om at få lov til at bruge op til 10 mio. kr. til et udredningsarbejde for etablering af en Cityring som metroløsning.

Kl. 10.20

Jeg tror, det fortæller en lille smule om, hvor svært det er at lave trafikpolitik i København, særlig når SF skal medvirke hertil. Og jeg tror også, at det fortæller lidt om, hvad det er for et bureaukrati, vi stabler på benene, hvorfor sagerne har så lang en sagsbehandlingstid, som tilfældet er, og hvorfor det er så dyrt.

Til det aktstykke, som blev oversendt til Trafikudvalget, blev der først stillet 23 spørgsmål i Finansudvalget, 51 spørgsmål til B 44, det samme i Trafikudvalget, 11 § 20-spørgsmål og rejst en forespørgselsdebat. Vi kan vel sige, at sagen er rimelig godt behandlet og også belyst.

Det har alene i Trafikministeriet taget én mand 16 uger at svare på spørgsmål, hovedsa-