

bekræfte, at da tidsplanen blev ændret i 1998, forudsatte man jo, at hele dokumentationen var i klar i 2000, altså for snart 2 år siden.

Nu går vi og trækker den, og det, jeg ikke kunne høre i ministerens svar, er: Hvad betyder de dér forbehold? For vi er altså henne ved den yderste grænse nu i forhold til det, der havde været meningen. Og Jernbanetilsynet har jo aldrig før skullet godkende sådan noget her. Jeg kan så oven i købet sige, at den person, der sidder i Jernbanetilsynet og har forstand på det – den eneste, der har forstand på det – er den person, som i sin tid anbefalede Ansaldo til Ørestadsselskabet, hans navn forekommer dér. Så selvfølgelig kan man sige, at det er en betryggende måde at få det gjort på, men det er faktisk meget problematisk.

Jeg hører så først nu, at der er en hel masse ting, der ikke er afleveret endnu, og at der skal være 3 måneders fuldstændig fejlfri kørsel med sikkerhedssystemet, altså alt det andet er uinteressant i forhold til sikkerhedssystemet. Men så vidt jeg kunne høre, bekræftede ministeren stort set det, jeg fik sagt, også med økonomien, og hvordan den jo bare buldrede af sted hele vejen igennem.

Jeg husker forsikringer fra Venstres ordfører om, at nu var det i hvert fald slut med overskridelserne, og nu skulle der ikke flere penge på. Og der er kommet flere penge på hele tiden, hele tiden. Så det har der i hvert fald været en god fremdrift i.

Kl. 18.25

Så vil jeg godt have fat i noget andet, for det er sådan set noget af det, jeg er mest optaget af på lidt længere sigt, nemlig hvordan vores by og vores egn skal udvikle sig. Og jeg lagde mærke til, at ministeren bliver ved at bruge formuleringen »en udvidelse af metroen«.

Jeg går ud fra, at ministeren er klar over og er hæderlig nok til at sige, at der ikke er tale om en udvidelse af metroen, for der er ikke tale om, at den kommer til at hænge sammen med den eksisterende metro. Den kommer til at ligge et andet sted, selv på Kongens Nytorv. Det kan godt være, at man kan lave en smadderdyr tunnel derover, det vil jeg ikke bestride, men det er jo ikke nødvendigvis så klogt at bruge masser af penge på det.

Altså det er en helt anden model, der så bliver kørt ind over det her foretagende, og det er jo, fordi vi er havnet i den fortvivlede situation, at vi sætter nogle, der har andre interesser, til at planlægge enorme, dyre investeringer, som

skulle berøre hele hovedstadsregionen, nogle, der ikke er uafhængige, der ikke er fri af driftsansvar, som ikke er fri af andre sammenhænge.

Derfor har vores hovedinteresse været at få påpeget nødvendigheden af, at vi fik en trafikplanlægning for hovedstadsregionen, som ikke var ramt af de her problemer. For det er katastrofalt med et selskab uden åbenhed, et selskab, der nok er kommunalt ejet, men jo fuldstændig lukket. Selv vores medlemmer af bestyrelsen har tavshedspligt. Vi kan ikke få at vide, hvad der sker. Og de er som sagt heller ikke stand til at se sammenhængen med den øvrige trafik og med hovedstadens problemer.

Der er en ting til, som er meget alvorlig, og det er trafikmodellen, den dér OTM, som måske er vældig avanceret, men som man ikke kan få lov at prøvekøre. Transportrådet prøvede at få lov at køre på den, men det blev afvist. Og det vil sige, at man ikke kan vurdere, hvordan den fungerer. Men vi har Adam inde fra Finansministeriet, som man kan få lov at køre på.

Men her har vi noget, som jo pludselig har nogle enorme trafikstigninger. De sidste tal, der er kommet fra OTM, regner jo med, at to tredjedele af de passager, man har på S-togene, vil komme til at køre på de her små bitte metrotog her, men selvfølgelig bredt fordelt, fordi man jo har afskaffet myldretidstogene, for det er der jo ikke kapacitet til i de dér tog.

Så det er en meget besværlig konstruktion, man har valgt, og jeg synes nok, at den er dybt risikabel. Jeg skrev engang i en artikel, at COWI havde ramt en guldåre, da man kom ind i det her. Og det tyder jo på, at det er virkelig en god guldåre, COWI har ramt, for ikke alene får de lov til at svare på alle vores spørgsmål, og det er dyrt, men derudover har de altså åbenbart nu også fået lov til at rådgive om, hvilket system man skal vælge fremover, så man i stedet for at gøre det, man gør i de fleste byer, der kan paralleliseres med København, altså arbejder videre med moderne sporvogne – det er der ikke nær så meget musik i for et selskab som COWI – så kører videre med den dér meget dyre model, som slet ikke løser de store pendlerproblemer og de store trafikproblemer, som Københavns Kommune har beskrevet i en rapport, den, der handler om 2003, og som virkelig viser voldsomme stigninger i trafikken. Det kommer ikke til at hjælpe på denne her model. Så det er altså ret forfærdeligt, at vi står med sådan en konstruktion.