

Det drejer sig bl.a. om, at der i år 2000 blev iværksat en procedure, hvorefter Ørestadsselskabets kvartalsvis til Trafikministeriet og den politiske følgegruppe rapporterer om status og fremdrift for Ørestads- og metroprojektet. Disse rapporter bliver desuden sendt til Trafikudvalget og Finansudvalget.

Lad mig lige kort indskyde her, at det så vidt jeg ved er unikt, at Folketinget med den hyppighed og regelmæssighed orienteres om forholdene i et statsejet selskab, ligesom den politiske følgegruppe inddrages langt mere end forudsat i loven, men kun på helt passende vis, og jeg takker følgegruppens medlemmer for det meget store arbejde, der lægges der. Det er fyldt med kvalitet.

Men tilbage til ministeriets tilsyn. Rapporterne fungerer som omdrejningspunkt for ministeriets tilsyn med Ørestadsselskabet, hvilket netop er, hvad Rigsrevisionen anbefalede.

Et af kritikpunkterne fra Rigsrevisionens side var, at Trafikministeriet – og før det Finansministeriet – i højere grad burde oplyse om den økonomiske usikkerhed i Ørestads- og metroprojektet.

I den forbindelse anbefalede Rigsrevisionen, at ministeriet overvejede muligheden af, at der en gang årligt blev udarbejdet en risiko- og følsomhedsprofil for udviklingen i Ørestadsselskabets økonomi som led i en fast procedure om informationsudveksling med Ørestadsselskabet.

Denne anbefaling er ligeledes blevet fulgt, hvorfor der i statusrapporterne en gang om året er udarbejdet en følsomhedsanalyse for Ørestadsselskabets gæld og tilbagebetalingstid med hele syv alternative scenarier.

Det er imidlertid klart, at man altid kan tilstræbe at blive bedre, og regeringen ser det som en forpligtelse at sørge for, at tilsynet med de statslige selskaber hele tiden er tilpasset de aktuelle forhold med hensyn til at tage ved lære af de erfaringer, man får.

Lad mig slutte med at sige, hr. formand, at jeg ikke synes, det er så galt med metroselskabet, som man af og til får indtryk af. Jeg giver nu regulariteten fra november 2003: Den var 93 pct. Den faldt til i december måned 2003, altså for nogle måneder siden, til 92 pct. Den var i januar måned i år 94 pct., og den er i februar måned i år 95 pct., og der kører dagligt over 100.000 passagerer i gennemsnit på metrolinjen.

Så synes jeg, det er glædeligt at se – det er jo vigtigt for fremtiden – at man i går, da Field's åbnede, uden problemer klarede 176.000 passage-

rer på metroen. Det synes jeg metroen fortjener anerkendelse for. Det er flot gjort.

Undskyld, hr. formand, at jeg kom til at tale for længe. Jeg har endda afkortet min tale.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Det er således, at taletiden i dag er 10 minutter, og jeg giver ordet til ordføreren for forespørgerne, fru Margrete Auken. Tak til ministeren.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke for ministerens svar. Jeg deler ikke hans optimisme, og det er ikke, fordi jeg er mere sortsindet anlagt, men måske nok, fordi jeg har næsen lidt mere nede i tallene, end jeg altid er helt sikker på, at ministeren har. Men lad nu det være.

Jeg synes måske, at jeg godt vil råde ministeren til f.eks. at prøve at kigge nøje på langtidsbudgettet. Det er en hel masse små, gnidrede tal, men de er meget interessante. Der skal gå rigtig, rigtig meget godt i indeværende år, før det skal gå godt. Det kan vi snakke om.

Men det, som jo stadig væk undrer mig, er, hvordan det i lang tid kun har været SF støttet af Enhedslisten, i stigende grad også af Det Radikale Venstre og nu også Dansk Folkeparti, at vi altså har været alene om at råbe op om denne her vildtvoksende skandale.

Man har kunnet se i årevis, at det ville gå galt. Det ville det også have gjort, selv om toget havde været i orden og virket. Det vrirler med planlægningsfantasterier og tilbageregninger i Ørestadsselskabets arbejde.

Men selvfølgelig er det blevet endnu langt værre, fordi man i udgangspunktet ville skjule for offentligheden, hvor dyrt systemvalget, en førerløs metro, blev. Derfor lavede man lukkede udbud, en meget speciel historie, men den er meget, meget uhyggelig, og den er makaber også i det forløb.

Kl. 15.05

Man lavede det lukkede udbud, hvor ingen kunne se, hvor mange forbehold der var bygget ind i kontrakten. Det betød, at Ansaldo, det kan vi se nu, reelt har fået lov til at gå i gang med et pilotprojekt, som i udgangspunktet så billigt ud, men nu altså er oppe på at koste 15 mia. kr., hvilket er betydelig mere, end hvis man dengang havde bekendt kulør og valgt en hyldevare.