

Der var der til det systemvalg, en førerløs metro, modellen fra Lille i Frankrig. Men den kostede jo imidlertid over 10 mia. kr., og det havde man aldrig fået lov til at lave dengang, for dengang var der stadig væk sådan et vist syn og klarsyn for tal i Finansministeriet. Det er gået fuldstændig over siden hen, de er blevet fuldstændig talblinde, når det drejer sig om metro. Men dengang kunne de godt se, at man ikke kunne komme med et projekt til 10 mia. kr.

Nu er som sagt alle bag metroen blevet talblinde. Milliarderne ruller til små bitte projekter, som ingenting løfter. Lad os nu tage den der Østamagerbane. Den kostede oprindeligt 100 mio. kr., og det var faktisk ganske mange penge til en bane, der skulle forsyne en badestrand, nogle kolonihaver, ganske få boligområder og lufthavnens udenrigsterminal – ikke indenrigs, for det system, man havde valgt at ville lave, gjorde, at den ikke kunne dreje, og så skulle den køre hen over det hele, så det kunne kun blive udenrigs.

Jeg vil bare lige minde om, at den strækning faktisk har haft en busindgang, nemlig linje 37, og der var det sådan, at chaufføren fik tics, hvis der kom passagerer om bord, for hvad var de ude på? Så det er altså sådan et sted, man nu lægger den der mastodontbane ud til det her beløb.

Denne her badebane kommer til at koste 1,5 mia. kr., og hvis det lykkes os at få den gravet ned, bliver den jo nok lidt dyrere, skønt jeg ikke tror på de tal, der er blevet sagt – 500 mio. kr. for at lave om på kontrakterne; hvad er det for et tal? Nå, men skidt nu med det.

Pengene skal så skaffes ved grundsalg. Behændigt skjuler man, at de til dels også kommer ind – det er sådan til københavnernes – ved salget af Kalvebod Brygge. Ja, københavnere, alle rædslerne dér skyldes metroen! Christians Brygge, også en af Københavns fineste grunde, hænger også i en tynd tråd, den har Ørestadsselskabet også fået foræret. Bare i lige ved det, det er ikke gået galt endnu, men det kan det jo nok komme til, når man ser, hvad de har lavet på Kalvebod Brygge.

Vi københavnere må mangle ejendomsskatterne for grundene i Ørestadsselskabet. Dem får selskabet, og så brokker de sig derfor over, at de er blevet ramt af skattestoppet. Stigningsbegrænsningsreglen kalder de den. Det er det, som altså hedder skattestigningsbegrænsningsreglen.

De prøver at mase endnu flere penge ud af busserne, som virkelig nu er nødlidende, men der er aftalt matematik i fordelingsmodellen, og jeg håber meget, at ministeren står fast, så det ikke lykkes dem at presse flere penge, for det går voldsomt ud over busserne. De får i øjeblikket et højere beløb end busserne, fordi pensionisterne vælger metroen fra – ja, det gør de altså, fulderikkerne bliver slået ihjel, og pensionisterne tør ikke køre i den, men det er jo så det.

Men bortset fra det er de på de almindelige vilkår, og der er matematik i det her, så det ville være meget, meget slemt, hvis det lykkedes dem at presse flere penge ud af busserne, for så går bussystemet rabundus, og forudsætningen for, at også metroen og S-toget virker, er, at busserne også virker, fordi de er fødelinjer til det, og hvis de ikke er der, ja, så er der ikke meget tilbage, der er værd at snakke om!

Ser man så på Ørestadsselskabets langtidsbudget – det var det, jeg nævnte før – så opdager man flere alvorlige gamblinger, hvis fiasko endnu ikke er tydelig og derfor heller ikke med i det famøse brev. Lad mig nævne nogle: Grundsalget skal allerede i år give langt mere end nogen sinde, altså bortset fra det ene år, hvor både Field's og Danmarks Radio blev tvunget igennem.

I 2003 solgte de for 200 mio. kr., i 2004 skal der sælges for 489 mio. kr., det er over en fordobling. Passagertallet var i 2003 21 millioner, i 2004 skal det op på 44 millioner og inden 2010 på 80 millioner. Sker det ikke, braser budgettet sammen. Renten må ikke vokse mere end 4 pct. de næste 40 år. Der skal ingen ny- og reinvesteringer ske i den periode – pengene er der ikke.

Så er der jo alle de i brevet nævnte udgifter og manglende indtægter, til hvilke de nu beder om en udvidet låneramme med en endnu længere tilbagebetalingstid. Jeg gad vide, hvor mange andre kommunale projekter der ville komme op på en tilbagebetalingstid på 55 år. Der plejer at være en grænse, der hedder 25 år, men her er alt jo tilladt, Finansministeriet har stået fadder til det, og så kan milliarderne rulle, det tager vi os ikke af.

Ørestadsselskabet kan selvfølgelig være så heldig at få solgt grunde, få skattestoppet væk osv. Værre ser det ud for Frederiksbergbanen, hvor kommunen endnu ikke betaler afdrag på lånene. De har sådan et pauselån derude. Ja, det, de betaler, dækker så vidt jeg kan se ikke engang udgifterne til en rente på 4 pct.

Så har de kun skatteydernes lommer at komme og hente pengene i, og det må de jo forresten