

fru Margrete Auken kalder metroen for en badebane. Men nu til min ordførertale:

Nu er vi i gang med den årlige forespørgsel om den københavnske metro, og jeg vil indledningsvis takke ministeren for redegørelsen om Ørestadsselskabets økonomi. Vi kan i Venstre, som det nok kan forventes, fuldt ud tilslutte os redegørelsen og noterer os, at metroen fortsat kører på skinner, selv om økonomien måske gør det i et mindre omfang, hvis man ellers kan bruge den sammenligning.

Til spørgsmålet om Ørestadsselskabets låneramme vil jeg sige, at da vi oprindeligt besluttede selskabskonstruktionen, var vurderingen, at på baggrund af projektets størrelse og projektets sammensætning var det naturligt at opstille en låneramme og en kassekredit for Ørestadsselskabet. Det var før min tid i Folketinget, men jeg formoder faktisk, at en af ideerne var, at en låneramme af denne type kunne bidrage til en vis mådeholdenhed i forbindelse med etableringen af metroprojektet, idet der ikke var tale om ubegrænset adgang til kapitalmarkederne.

Man kan vel sige, at nok ønskede politikerne at gøre selskabet professionelt med bestyrelse m.v., men med hensyn til økonomien ønskedes dog en vis gennemsigtighed og hånd i hanke med tingene. Frem for en stor låneramme med luft til uforudsete udgifter ønskedes en strammere låneramme, der ved budgetoverskridelser kunne udvides eller ved budgetindskrænkninger kunne formindskes efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg.

Det burde have været klart for alle, der kender til etableringen af store infrastrukturprojekter, at det ikke kunne forventes, at Ørestadsselskabets låneramme fra begyndelsen og i al fremtid ville være af samme størrelse, og vi har også set det undervejs. Lånerammen har haft behov for udvidelser, dels på grund af forsinkelser og uforudsete udgifter til metroprojektet, dels på grund af vi politikeres ændringer af forskellige dele af metroprojektet. For os i Venstre er det væsentligt, at der gives en klar melding om forventede justeringer af lånerammen, og trafikministeren har allerede redegjort for de seneste forventninger om justering.

Kl. 15.25

Med hensyn til den løbende budgetkontrol ligger det os i Venstre meget på sinde, at man følger Rigsrevisionens anbefalinger nøje, og som medlem af den politiske følgegruppe har jeg rent faktisk nydt godt af de seneste anbefalinger. Rigsrevisionen er kommet med, nemlig kvar-

taltsvis statusrapporter og fremdriftsrapporter for Ørestads- og metroprojektet. Derudover har Rigsrevisionen, som jeg også nævnte i min korte bemærkning til fru Margrete Auken, meddelt, at den faktisk igangsætter en undersøgelse af Ørestadsselskabet og metroprojektet, hvilket vi hilser velkommen. Vi ser frem til Rigsrevisionens beretning, som kommer ultimo 2004.

I forbindelse med følgegruppearbejdet synes jeg, det er vigtigt at pointere – bl.a. fordi der er nogle, der har sået tvivl om det – at der er tale om en unik konstruktion, hvor den politiske følgegruppe følger udviklingen, men ikke har nogen bestemmende indflydelse på selskabet og projektet eller på ansvaret for driften af Ørestadsselskabet med alle dets opgaver: arealudvikling, drift af metroen, udvikling af infrastrukturen omkring metroen, osv. Ansvaret ligger alene i selskabets direktion og bestyrelse og i sidste ende hos ejerne, altså Trafikministeriet, Københavns Kommune og Københavns Amt. Det er jo ejerne, der udpeger bestyrelsesmedlemmerne, det er altså ikke følgegruppen.

Vi har noteret os i Venstre, at trafikministeren og faktisk hele ejerkredsen ønsker en tilpasning af styringsrammen for Ørestadsselskabet. Med mit kendskab til alternative finansierings- og organiseringsmåder for store infrastrukturprojekter synes jeg faktisk, det er ret naturligt, at man følger projekternes finansieringsform og organiseringsform nøje, og jeg giver trafikministeren ret i, at lånerammestyling faktisk ikke er anvendeligt som det eneste instrument.

En mulig opsplitning i et arealudviklingsselskab og et metrodriftsselskab kunne for mig at se være en naturlig vej at gå. En sådan opsplitning har vi set i en masse andre selskaber, bl.a. DSB, og også i et selskab som Københavns Havn har man et arealudviklingsselskab og et driftsselskab. Det er en struktur, vi kender, og i hvert fald for Københavns Havns vedkommende har det jo givet særdeles gode resultater med hensyn til arealudviklingen.

Jeg er blandt dem, der er glade for at bo i København. Jeg er glad for at bo i et København, hvor vi har et metrosystem, som uagtet hvad fru Margrete Auken måtte hævde, rent faktisk gør transportlivet lettere for hver eneste københavnere. Det er et metrosystem, som efter min mening burde være etableret for utallige år siden. Vi er vel 50-80 år bagud i forhold til Madrid, Moskva og Rom, men nu får vi københavnere endelig gavn af det.