

økonomien, herunder lånerammen, vil herefter blive taget op.

I forhold til Ørestadsselskabets samlede økonomi forventes de tre forhold at repræsentere mindre udsving i økonomien. Med det forbedret, som altid må gælde vurderinger af fremtidige forhold, er det fortsat Ørestadsselskabets vurdering, at selskabet vil være i stand til at tilbagebetale sin gæld inden for en tidshorisont på 25 til 30 år som angivet i aktstykke 250.

## Forhandling

**Margrete Auken (SF):**

Hvad sagde jeg! Alt går godt, vi har tillid til Ørestadsselskabet, det kommer til at køre til tiden, vi klarer testkørsler – nu snakker jeg ikke om dem, der foregår i øjeblikket, som jeg nok vil mene ligner fabrikstest, netop fordi man ikke har ATP-plattformen på plads; det er jo ikke småting, vi snakker om her, det er jo ikke en detalje, det er selveste styresystemet i noget, der har en højrisiko på højeste niveau. Altså hvis det skal være førerløst, er der ingen plads til noget som helst, der ikke er top, top, top i orden, og det er altså det, man vil klare på et par måneder til sidst. Ja, der skal man være heldig.

Men det gik jo præcis så mismodigt, som jeg havde frygtet og forudset.

Altså vi står over for en sag her nu, hvor den demokratiske offentlighed stort set er blevet kortsluttet hele vejen igennem på alle vigtige beslutninger, oprindeligt med udformningen og tilblivelsen af projektet, linjeføring osv., da man valgte system, altså den førerløse metro, da man indskrev kontrakter og lavede kompenserende besparelser, bl.a. fra fire til tre vogne, og man valgte de billigste, men i længden altså dyreste entreprenører, og dér har vi altså ikke set enden endnu, frygter jeg, men jeg håber ikke, jeg har ret, for vi kommer jo til at betale det alle sammen. Uanset hvem der så kan håne hvem, så bliver det os, der får regningen.

Konstruktiv kritik har heller ikke været velset, folk bliver gennemgående sure, når man påpeger det. Jeg har ikke beskyldt ministeren for at blive det, han har et temperament, som gør, at det behøver vi ikke at udveksle med hinanden.

Jeg vil bare sige, at Ørestadsselskabet selv i hele forløbet har været en stat i staten.

Finansministeriets og Trafikministeriets repræsentanter i Ørestadsselskabets bestyrelse er

trukket ud, det skal man lige bemærke, så den direkte føling med projektet er væk. Ministeren bliver kun orienteret indirekte, og det har jeg også kunnet høre nu. Ansvarer er stort set uklart, og ministeren var omtrent så velinformeret, som jeg var, efter at have læst Ritzau i går. Og der håber jeg selvfølgelig, at han er mere informeret, men det var sådan omtrent, som jeg kunne genkende pressemeddelelsen fra her i morges, hvor jeg fik set den.

Ørestadsselskabet har været elendig til at planlægge og samarbejde og styre udførelsen af projektet på trods af en hær – og det har vi slet ikke haft fat i endnu – af højt betalte rådgivere. Så vidt vi har kunnet regne os frem til, betaler man 1 mia. kr. til COWI for at svare på et spørgsmål deroppefra, fordi man bare sender det videre, og det har været en fed forretning for dem, men jo ikke så klogt for os.

På trods af alt det står vi nu med de her ting, hvor Comets forsinkelser betyder en ekstraregning, og hvor det endnu ikke er afgjort, hvilke milliardclaims der kommer ud af det her. Frederiksberg Station bliver uanset hvad dyrere, 141 mio. kr., plus en ikke særlig god løsning, Nørreport Station, som ministeren sagde var vældig, vældig god, ender altså i en helle oppe på Frederiksborggade for de fleste passagerer, som så i den ultimative regnvejrsløsning skal over forskellige gange. Der var mange, der ønskede sig i 1995, at man kunne lave den højtliggende tunnel, det skal vi ikke gå ind i nu. Jeg vil bare sige, at løsningen ikke er nogen lykkelig løsning.

Og for Ansaldo skrider tidsplanerne hele tiden. Nu er så firmaet – og det synes jeg lige hører med i det her forløb, det er rygter, men de er værd at lytte efter – også sat til salg. Jeg ved ikke, om ministeren har hørt det, men jeg synes, det er værd, at det bliver sagt nu her, at de er nået frem. Og hvad gør vi, hvis det er den her situation? Jeg tror ikke, der er nogen, der vil gå ind og overtage det her system, sådan som det ligger.

Man skal huske, at Ansaldo aldrig, aldrig, aldrig har leveret et førerløst system – eller et ubemandet system, lad os nu bruge den præcise term. Det, der skulle være referenceprojektet i Los Angeles, er blevet en fiasko, hvad det angår. Det kører nu med bemanning, og det er selvfølgelig ikke stærke fagforeninger i Los Angeles, der har forhindret, at det blev ubemandet. Det er, fordi det ikke kan.