

[Niels Helveg Petersen]

Københavnområdet er meget afhængig af, at disse baner færdiggøres rettidigt.

Jeg vil godt gøre den bemærkning specielt om Høje-Tåstrup-banens færdiggørelse, at jeg forstår ikke helt ministerens argument. Jeg er ganske klar over, at der har været en arkitektkonkurrence, og den er ikke færdiggjort. Men selve banegården har der jo foreligget et færdigt projekt til i meget lang tid fra DSBs side. Selve banegårdsprojektet har jo ikke været inde i arkitektkonkurrencen, det har været de omliggende områder. Jeg kan ikke forstå, at det skulle være nogen begrundelse for forsinkelsen i Høje-Tåstrup, at man har haft denne konkurrence om udformningen af banegårdsområdet.

Mit spørgsmål til ministeren er: når man nu hele tiden har haft planer om at gøre det færdigt i 1981 og i 1982, hvorfor er den forsinkelse så opstået? Kan der gives en god forklaring på, at den er opstået? Vi fik ikke nogen i første omgang, kun at DSB var presset, men har man ikke hele tiden haft mulighed for at tage hensyn til det?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Ja, det lyder jo meget drastisk, når hr. Niels Helveg Petersen skal fremstille det. Hvis vi tager større projekter, hvad enten det er brobyggeri, eller hvad det kan være, vil en statistik sikkert vise, at der er en temmelig stor procentdel, der ikke bliver færdige nøjagtig til tiden af forskellige grunde, uforudsete ting, der griber ind. Derfor mener jeg, at det i sig selv ligesom kan neddæmpe dramatikken noget.

Dernæst tjener det, som jeg sagde, ikke noget formål, at man bare siger: uanset hvilken dato fremskynder vi det for at få det færdigt og få det i gang. Der ligger som sagt det meget vigtige forhold, der hedder køreplanerne; og dér er det altså vigtigt, at vi får en igangsættelse i overensstemmelse med køreplanerne.

Så vil jeg endelig sige om Høje-Tåstrup: nej, man kan ikke adskille dette at færdiggøre en banegård fra det center, der er tale om. Der er mange ting, der griber ind i dette. Må jeg bare nævne én af dem, nemlig den vejstrækning, der skal komme fra Holbækvejen og ned til stationscenteret. Man er langt inde i det, det er rigtigt, men man har ganske sim-

pelt ikke kunnet tilendebringe projekteringen af banegården, før man ved, hvor man er henne med det center, som kommunen står for og nu er i fuld gang med.

Niels Helveg Petersen (RV):

Jeg må altså lade mig nøje med den forklaring, at projekterne, som er så betydningsfulde for områderne i København, er blevet forsinket, simpelt hen fordi de er blevet forsinket.

Hermed sluttede spørgsmålet.

10) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Jørgen Jensen (DKP):

»Kan ministeren oplyse, hvorfor A/S Boy Transportmateriel afbrød færdiggørelsen af en entreprise i Københavns nye omkarteringspostkontor?«

(Sp.m. nr. 502).

Skriftlig begrundelse.

Dansk Metalarbejderforbund og P & Ts generaldirektør har samstemmende erklæret, at hvis ikke arbejdet i den nye postomkartering kommer i gang hurtigst muligt, risikerer det at føre til et sammenbrud i postvæsenet ved juletid, samtidig med at flere hundrede ansatte hos A/S Boy og dets underleverandører mister beskæftigelsen.

Efter oplysninger fra P & Ts ledelse har A/S Boy, der er et datterselskab af DISA og dermed tilhører A. P. Møller-koncernen, forsøgt at presse P & T til at udbetale et beløb på omkring 35 mill. kr. ud over den fastsatte entreprisensum. Da dette krav blev afvist, blev arbejdet standset den 1. februar 1978.

I øvrigt er det bemærkelsesværdigt, at P & T har ladet en så betydelig opgave gå til et firma, hvis regnskaber på det tidspunkt, da kontrakten blev indgået, dels havde en aktiekapital på kun 750.000 kr., dels - ifølge regnskaberne - bestandig har haft en gæld, der overstiger aktiverne.

Ifølge udtalelser fra P & Ts ledelse, bl. a. til dagbladet Land og Folk, har A/S Boy i forhandlingerne med P & Ts ledelse erklæret, at firmaet ikke indeholdt værdier, så at det kan udrede den erstatning på mindst 20 mill. kr., som P & T kræver. Den deponerede garantium, som firmaet indbetalt, da man i