

skab, der fik tildelt bygge- og anlægsopgaven, 5 måneder efter tidsplanen, og der forhandles nu om, hvordan forsinkelsen helt eller delvis kan indhentes. Ansaldo følger for sit vedkommende tidsplanen.

Alt i alt må jeg – når jeg ser bort fra den nævnte mindre forsinkelse på 5 måneder for så vidt angår tunnelboringen – på det foreliggende grundlag konkludere, at metroprojektet er kommet pænt fra start. Der er tilrettelagt en troværdig proces hen imod en fornuftig og troværdig afslutning af projektet, så københavnere kan få glæde af deres metro, når vi kan tage den i brug om nogle år.

Jeg vil senere lægge op til, på hvilken måde man kan styrke informationen af Trafikudvalget. Det er min opfattelse, at den information, der indtil nu har været givet til Folketinget om metroprojektet, ikke har været fuldt dækkende, og det kan måske være noget af baggrunden for, at man fra SF's side har fundet anledning til at rejse en forespørgsel af denne karakter. Derfor har jeg taget skridt til at drøfte muligheden for, at man i Ørestadsselskabet lægger sin informationspolitik om, og jeg vil samtidig som trafikminister sørge for, at de informationer, som jeg finder, Folketinget bør have om projektets løbende udvikling, også vil blive givet, uanset om der er problemer eller ej.

Det er et stort projekt, der er tale om, og jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at Folketinget og ikke mindst Folketingets Trafikudvalg er interesseret i at følge med i projektets udvikling. Jeg vil derfor sørge for, at det sker.

## Forhandling

### Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne sige tak til ministeren, og jeg skal undskyldte alt, for jeg kan sige nu, at jeg er helt tydeligt bedre informeret end ministeren. Det vil fremgå af det følgende, så jeg vil håbe, vi får et informationsniveau, der også bliver bedre end det, ministeren har haft.

I går modtog jeg fra Trafikministeriet en kortfattet status, som er udarbejdet af Ørestadsselskabet, om det såkaldte ATC-system. ATC-systemet udgør i denne sammenhæng selve centralnervesystemet i det førerløse københavnske minimetrosystem, og det er ikke opmuntrende læsning. Leverandøren har efter kontraktunderskrivelsen, men uden at have orienteret Ørestadsselskabet, skiftet over til det

såkaldte 32-byte-microlock-2 – et system, der langtfra er udviklet endnu og heller ikke er afprøvet i praksis noget sted overhovedet.

Ørestadsselskabet har modtaget rapporter, der omhandler dele af det foreløbige design, men samtidig anbefales der en opstramning af kvaliteten og indholdet i leverancerne, og der er vel at mærke tale om det foreløbige design. Systemet skal først udvikles og ikke mindst testes, fejlfrettes og godkendes, hvilket erfaringsmæssigt nemt kan tage 6-8 år. Det er altså status her godt og vel 1½ år, før det første førerløse minimetrotog efter planen skal rulle af sted 30 m under Københavns gader – i sandhed en situation, der må påberåbe sig ikke ét, men adskillige mirakler for ikke at løbe helt af sporet. Et førerløst minimetrotog uden et fejlfrit og velfungerende ATC-system svarer nemlig til en ny cykel uden pedaler.

Dertil kommer problemerne med perrondørene, som er forsynet med stålhjul, der nemt glider – en meget vanskelig kombination, som ikke er set før, og som kan betyde adskillige driftsstop og forsinkelser i hele systemet. Det skal lige huskes, at der er anvendt gummihjul i alle de systemer, man refererer til i denne sammenhæng.

Af endnu uafklarede grunde har Ørestadsselskabet valgt at skrive kontrakt om et minimetrotog, der næsten ikke kan dreje, og det har allerede fået konsekvenser for linjeføringen, bl.a. ved lufthavnsstationen og i Vanløse. Hvis man her fra Folketinget skal til indenrigsterminalen i lufthavnen, skal man først gå ned til Christianshavns Torv eller Kongens Nytorv, fordi stationen på Slotsholmen er sparet væk, og efter togturen skal man gå ca. 1 km fra stationen i lufthavnen til indenrigsterminalen. Sker der driftsstop i systemet, f.eks. på grund af et mangelfuldt ATC-system, når man altså ikke flyet, og jeg tror, at mange i den situation vil foretrække en taxa eller bussen, hvis den ikke er sparet væk på grund af det fine metrosystem.

Gennemgår man stationerne på det nuværende planlægningsstade én for én, vil man opdage den ene uhensigtsmæssige og kostbare løsning efter den anden med store gangafstande og dermed dårlige omstigningsforhold mellem de forskellige transportsystemer og store afstande mellem de minimetrostationer, der ikke er sparet væk. Dertil kommer, at der fortsat mangler en sammenhængende kollektiv trafikplan for København og en ordentlig gennemtænkt koordinering. I den sammenhæng skal