

hele tiden. Vi har netop den her assessor med, for at der bliver kigget efter i sømmene, at der ikke er noget, der bliver sat i gang osv., uden at Jernbanetilsynet har givet deres tilsagn. Det er for Socialdemokratiet det essentielle i det her.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er klart, at ministeren ikke kan stå her og svare på alle de dér spørgsmål, og det er også derfor, at ministeren i går sendte et svar over, som bekræftede, at den er gal.

Jeg har fuldstændig ondt af ministeren i den her situation, ja, i og for sig hele Trafikministeriet, for det er jo slet ikke deres sag. Finansministeriet har siddet med den, og Trafikministeriet har holdt den 1 km fra sig, hvad jeg godt forstår, og nu sidder de lige midt i hele sumpen. Jeg er ikke ude efter ministeren her, men jeg vil bare sige, at der altså er et problem, minister.

Jeg vil så sige til hr. Poul Andersen: Jernbanetilsynets godkendelse, og det er en meget større del – jeg ved så ikke, om den foreligger nu – er den, der skal følge CENELEC-reglerne. CENELEC har noget, der hedder RAMS. Det er noget, der både skal godkende reliability, availability – det, at man skal få det til at fungere – maintainability – dvs. man skal kunne vedligeholde det – og safety. Og det er kun safety, TÜV og Norsk Veritas går efter. Dvs. at alt det andet – om skidtet kan køre – skal godkendes på en anden måde.

Her vil jeg da gerne have ministeren til at gå op og sige, at der foreligger en fin godkendelse. Det har Jernbanetilsynet helt styr på.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det morsomme er jo, at beviset for, om toget kan køre, er, at det faktisk kører, og derfor ligger afprøvningen jo først på det tidspunkt, hvor der bliver grønt lys for sikkerhedssystemerne, som man så er nødt til at have et teoretisk forhold til. Det betyder ganske enkelt, at vi kan risikere, at det her system bliver udskudt, indtil det sikkerhedssystem, man nu er i færd med at opbygge, afprøve og er nået ca. halvvejs i opbygningen af, er færdigafprøvet, testet og sikret.

Nu ved man jo – vi har haft masser af eksempler før – hvor lang tid det tog, før IR4-togene kom til at fungere efter hensigten, og man ved jo meget om, hvordan sikkerhedssystemer fungerer. Man ved f.eks., at det koster mellem 50 til

100 mandeår at udvikle sådan et system fra bunden, hvis man bare tager ud fra den norm, som man plejer at bruge, nemlig at testen udgør ca. 10 pct. af den samlede tid for udvikling. Og der bliver ikke afsat 50 mennesker til at udvikle det her system i morgen, vel? Derfor står vi altså i en situation, hvor det her kan blive udskudt 4-5 år, og hvad vil hr. Poul Andersen gøre ved det?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Mit spørgsmål minder en del om det, som fru Margrete Auken stillede i sin sidste korte bemærkning. Jeg stiller det alligevel på min måde for klarheds skyld.

Det er om dette her assessortryghedsmoment, som både ministeren og hr. Poul Andersen gjorde en del ud af. Så vidt jeg har forstået, skal de kun tage sig af en tilladelse til, at det menneskeligt og materielt sikkerhedsmæssige er i orden, og er det ikke i orden, så giver de ikke tilladelsen, og så giver Jernbanetilsynet heller ikke tilladelsen.

Men der er jo mange andre ting at passe på. Og det er tidsforløbet, som har med penge at gøre. Der er også mange andre ting, der har med penge at gøre: ændringer, uheld, forsinkelser, som der jo allerede er indtrådt nogle af, osv. Der har assessoren jo ikke nogen som helst hjælp fra selskabet, fra ministeren eller fra Folketinget.

Er det rigtig forstået, at assessoren kun tager sig af det sikkerhedsmæssige, hvad angår tryk, men ikke det tidsmæssige og heller ikke det pengemæssige på nogen måde? Det vil sige, at økonomisk kan det eksplodere hvor som helst hen, uden at assessoren har nogen mulighed for at gribe ind og hjælpe os.

Første næstformand (Birte Weiss):

Vi går så videre i ordførerrækken, og det er hr. Svend Heiselberg.

Svend Heiselberg (V):

Da Venstres metroordfører, hr. Svend Erik Hovmand, ikke har mulighed for at kunne være til stede, skal jeg give udtryk for de tanker og holdninger, som partiet har til metrosagen.

Jeg har også tidligere haft fornøjelsen af at være ordfører i debatter herom, men da var det finansministeren, som havde det under sit ressort. Nu har jeg så forstået, at det ved regeeringsomdannelsen og regeringsændringen er