

Hvis vi så går hen og kigger på selve den forespørgsel, der er rejst her, må jeg sige, at vi også er kritiske. Selv om vi er forligsparti, vil vi ikke acceptere og uden videre spise alt, hvad der kommer fra selskabet, og alt, hvad der kommer fra ministeren. Selvfølgelig mener vi, at ministeren og regeringen er ansvarlige for projektet. Vi står bag projektet. Vi synes, det er en knaldgod idé, men vi vil som sagt ikke bare uden videre acceptere, hvad der kommer fra projektets side, for vi kan jo se, at der har været store problemer.

Der har været problemer med valget af Ansaldo som leverandør af jernbanekontrakten, et firma, som aldrig før har leveret førerløse tog. Vi kan også i de fortrolige rapporter fra bl.a. COWIconsult, som vi efterhånden alle sammen har fået fingre i, læse om ændringer i kontrakten vedrørende ATC-systemet efter underskrivelsen. Man ændrer altså noget så grundlæggende som et styresystem, efter at man har underskrevet en kontrakt. Det undrer jeg mig over, og også over, at man har oplevet en masse problemer med styresystemer, drejninger, bremsesystemer og sådan noget.

I den såkaldte Bernsteinrapport, der blev lavet på grund af de store problemer, som DSB tidligere havde, blev man enige om at anbefale, at man kun skulle købe det, man kalder hyldevarer, altså afprøvede varer, men alligevel har vi her oplevet, at kravspecifikationerne ikke var på plads ved kontraktunderskrivelsen, og at man ikke fokuserede på allerede kendte og ibrugtagne typer.

Jeg kunne godt tænke mig at spørge ministeren om, hvad Ørestadsselskabet har gjort for at gøre brug af disse erfaringer og for at leve op til anbefalingerne i Bernsteinrapporten, sådan at man kunne gøre brug af de negative erfaringer, som DSB tidligere har gjort, i dette projekt.

Vi har også oplevet, at Ørestadsselskabet selv har oplyst, at rådgivergruppen anbefalede at indlede kontraktforhandlinger med Ansaldo om jernbanedelen, men den anbefalede samtidig, at dokumentationen af ATC-systemet skulle kræves forbedret, inden kontraktunderskrivelsen fandt sted. Det sidste vil jeg vende tilbage til senere.

Med hensyn til rådgivergruppen har Ørestadsselskabet tidligere fremført, at man har engageret verdens førende rådgivningsfirmaer til at hjælpe med bl.a. ATC-systemet. Så vil jeg spørge ministeren, om hun kan oplyse, hvilke erfaringer disse firmaer har fra lignende projek-

ter, herunder i særdeleshed erfaringer med førerløse ATC-systemer.

Ud over rådgivningsekspertisen kan ministeren så oplyse, hvorvidt Ørestadsselskabet selv har ansat elektronisk ekspertise?

Der er mange spørgsmål, som jeg kunne stille – det er der så ikke tid til her – men jeg vil godt sige, at vi er begejstrede for et sådant projekt her, fordi det kan være med til at løfte udviklingen, men vi er ikke begejstrede for de problemer, som vi har set komme fra selskabet, og det vil vi følge meget, meget kritisk, også som et forligsparti, og vi vil løbende tage stilling til, om det skal have nogen konsekvenser.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg glædede mig meget over at høre hr. Brian Mikkelsens vurdering af de problemer, som er rejst her, og det lyder, som om vi er mægtig enige om, hvor det er, skoen trykker.

Så må jeg bare spørge hr. Brian Mikkelsen, som altså i modsætning til Socialdemokratiet og i modsætning til Venstre erkender, at problemerne er der: Hvor ligger smertegrænsen? Hvor er det, der skal sættes ind? Hvornår er det, man kan se, at der er så megen dokumentation dynget op på bordene, at man er nødt til at lave en uvildig undersøgelse af det? Hvor ligger smertegrænsen?

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Ja, vi kan i hvert fald se, at smertegrænsen ikke er nået for Det Konservative Folkepartis vedkommende, for så havde vi stemt for det forslag til vedtagelse, der er fremsat.

Men jeg kan konstatere efter at have læst mig igennem alt materialet og snakket med mange mennesker, at der er problemer. Der er problemer også med førerløse tog. Man kunne også spørge med hensyn til de her train stewards, som man vil ansætte: Hvad det er for nogle opgaver, de skal løse? Skal de også løse sikkerhedsmæssige opgaver? Er det Ansaldo, der får ansvaret for gennemførelsen af en sådan sikkerhedsmæssig uddannelse og uddannelsen af stewarder i det hele taget? En masse ting kunne vi spørge om, og det vil vi også dyrke videre i forløbet her for at sikre, at vi får den optimale løsning.

Men vi vil altså løbende vurdere det, vil jeg sige til fru Jette Gottlieb, og hvis vi ikke får tilstrækkelig information i Folketinget og i følge-