

steren svarede, at disse tog kommer ikke ud at køre, medmindre sikkerheden er i orden. Det har vi slet ikke anledning til at sætte spørgsmålstegn ved.

Men så må vi have gjort noget ved det grundlæggende problem. Det, der anmodes om her, er jo blot, at der er rejst nogle problemstillinger specielt omkring teknikken, som så igen, som jeg nævnte før, igen har indflydelse på sikkerheden, nogle spørgsmål omkring teknikken, som man bør undersøge nærmere.

Dansk Folkeparti havde gerne set, at man havde afgrænset undersøgelsestemaet omkring dette her. Men jeg kan forstå på debatten, at man ønsker en undersøgelse, ikke en fuldstændig ny undersøgelse fra bunden omkring hele dette projekt, men en undersøgelse af det, der er sket i forhold til de problemer, der nu er lagt for dagen. En sådan undersøgelse vil måske medføre en kortvarig udsættelse af sagen.

Jeg kunne også forstå på hr. Brian Mikkelsen, at nu var der altså et projekt, der skulle i gang, og det skulle gå hurtigt. Men den korte tid, en sådan uvildig undersøgelse, hvor vi kan få taget fat på de problemer, der er rejst, og hvor vi kan få rettet de ting, der er nævnt nu, ville tage – og jo før, jo bedre – ville være for intet at regne i forhold til de forsinkelser, vi må påregne det kan medføre, hvis man fremturer med at gennemføre projektet med de her rejste problemstillinger, specielt omkring teknikken og styresystemerne.

Jeg forstår slet ikke, at Venstre, som var med i aftalen, ikke blot kan sige: Jamen vi indgik en aftale dengang på et helt andet grundlag end det, der nu forligger, altså nogle helt nye problemstillinger. Hvorfor er Venstre ikke interesseret i at få løst problemerne – også set i lyset af, at de kunne blive medansvarlige, hvis det her går skævt, for det tyder alt på – hvorfor er Venstre ikke interesseret i at få en kortvarig udsættelse, en uvildig undersøgelse, og så få taget fat på de her problemer og få løst dem.

Dansk Folkeparti er da også helt enig i, at der skal være åbenhed omkring det her, men sådan som sagen er forløbet hidtil, har der jo ikke været meget åbenhed. Men det glæder mig, at man nu også fra ministerens side understreger, at der skal være åbenhed omkring minimetroprojektet. Det tager jeg som et tilsagn om, at det er en åbenhed, som vil fortsætte også i forbindelse med gennemførelse af en uvildig undersøgelse.

Arne Melchior (CD):

Formålet med minimetroprojektet er selvfølgelig at gavne den kollektive trafik, som hr. Poul Andersen så smukt sagde. Helt enig, det støtter CD.

Selv bilistpartiet CD har altid stemt for bevilninger til kollektiv trafik i hele landet og selvfølgelig også i hovedstaden. Så langt er vi enige, og jeg ved, at ministeren også elsker den kollektive trafik, så dér kan vi slet ikke blive uenige.

Men vi er altså uenige om, hvorvidt der er grund til uro eller ej. Efter min mening er der massevis af grund til uro, alene den omstændighed, at sagen indtil for nogle få uger siden har ligget i Finansministeriet, hvad jeg har kritiseret og hånet fra dette sted gang på gang.

Jeg vil godt sige, at det er fuldstændig til grin, at det har ligget dér. Man har ikke benyttet den trafikale ekspertise fra DSB og HT, som Trafikministeriet ville have haft let ved at trække på. Ovre i Trafikministeriet findes der jo altså også andre, der kan forstå den her teknik bedre, end nogen i Finansministeriet behøver at kunne.

Så har vi en rapport fra Cowiconsult, den er kun et år gammel, fra april 1997. Den er ét eneste blødende sår, den er én opregning af spørgsmål og tvivl og uro. Det kan være, at noget af det er blevet løst i mellemtiden, men det er altså så mange ting, og det er så dybtgående og vidtgående ting, at der sandelig er grund til uro.

Der har allerede været en række forsinkelser, det vil der tit være på så svære anlægsprojekter, det er helt klart. Så trøster man sig med, ja, men hvis ikke de er færdige til tiden, og hvis det ikke er godt nok, så bliver der en bøde, javel, eller en række bøder, men bødebeløbet er naturligt limiteret, så vidt jeg husker, til 10 pct. af den samlede anlægssum. Hvad hjælper det, at vi står med et anlæg, som vi kun har betalt 90 pct. for og ikke 100 pct., men som ikke duer. Så er de 90 pct. i hvert fald givet dårligt ud.

Så trøster man sig med, at Ansaldo skal ikke bare lave det, de skal også drive det i de første fem år. Som om det kunne berolige mig. Hvem siger, at de kan det? Da bøden jo alligevel er limiteret, bliver skammen og skaden jo så meget værre, og den falder ikke på Italien og ikke på Ansaldo; det er vist i mellemtiden blevet koreansk ejet og er slet ikke italienskejet mere.