

Så skal jeg svare hr. Arne Melchior på det med, om assessoren kun optræder i forhold til sikkerheden. Det er rigtigt, at det er Jernbanetilsynet, der har valgt en assessor, og det er ikke noget, som Ørestadsselskabet har haft indflydelse på. Det er altså Jernbanetilsynet, der her støtter sig på udenlandsk ekspertise for at være sikker på, at det beslutningsgrundlag, tilsynet har, er så optimalt som muligt.

Derimod er der på de andre områder tilrettelagt en anden opfølgning, og det forsøgte jeg faktisk at redegøre for i mit forrige indlæg omkring COWIconsultss opfølgning af kontrakterne.

Det er COWI og en række andre rådgivere, der har været inddraget i forbindelse med vurderingen af kontrakterne, kontrakternes indgåelse og nu også kontraktopfølgningen på Ørestadens vegne. Det vil sige, at man har også her ekspertise inden for de forskellige typer af anlægsopgaver og andre opgaver, som er i stand til at følge med i, hvad leverandørerne kommer med af problemstillinger, og også kan anbefale løsninger på dette område. Man har også benyttet ekspertise på andre områder. Det gælder både på de tekniske løsninger, og det gælder på den økonomiske side, altså vurderingen af, om økonomien i projekterne fortsat holder. Der er altså også her rådgivning inde i billedet i forhold til Ørestadsselskabet.

Fru Jette Gottlieb spurgte, om COWIrapporten, der kom for et års tid siden, overhovedet har givet anledning til konkrete ændringer. Ja, det har den. Den har bl.a. givet anledning til den klare præcisering, at de, der nu har fået kontrakterne, ikke kan ændre i det, de har tænkt sig at levere, uden at det sker efter udtrykkelig aftale med Ørestadsselskabet. Konkret er det COWI, som følger det på Ørestadsselskabets vegne, og det er med henblik på at sikre, at der ikke undervejs sker forringelser eller ændringer, som er uacceptable i projektet, men at der alene sker forbedringer, i det omfang der sker ændringer i projektet. Det er på den måde, man har lagt det til rette.

Så skal jeg sige til det, som fru Margrete Auken siger, at for mig er det ikke oplyst, at det skulle tage 8 og 10 år at udvikle de dele, der skal til for at tilpasse sikkerhedssystemerne til københavnske forhold. Det er ikke det, der oplyst over for mig. Det vil jeg gerne sige.

Så spørger fru Margrete Auken også til uddannelsen af det servicepersonale, der skal være i metroen, og det er klart, at de også skal

have den fornødne sikkerhedsuddannelse, akkurat som vi kender det fra andet togpersonale, og vi kender det også f.eks. fra skibene. Der vil selvfølgelig følge en sikkerhedsuddannelse med. Det er klart.

Og så vil jeg gerne sige til formanden for Trafikudvalget, at ministeren gerne kommer i samråd i Trafikudvalget uden embedsmænd.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Tak for svaret.

Lige til ministerens opklaring: Det er ikke et spørgsmål om at tilpasse et system til københavnske forhold. Det er et spørgsmål om et system, der slet ikke er der. Det dér Microlok II – det er det, der står i COWIconsult-rapporten – er der slet ikke. Det er jo det, vi snakker om. Det er ikke en tilpasning. Vi står over for noget – det står også i den rapport – der skal ske fra scratch. Som sagt, når man så ser det svar, der kom fra ministeren i går, kan jeg se, at de, der har skrevet svaret, godt ved, at det er sådan. Det dér med de 6-8-10 år er sådan noget, vi får at vide af de folk, der er vant til at arbejde med ATC-systemer

Og jeg vil lige minde ministeren om Bernsteinrapporten en gang til. Der var også en anden ordfører, der mindede om Bernsteinrapporten, som siger: Køb nu hyldevarer. Vi vil ikke en gang til stå med noget, som braser sammen og braser sammen og braser sammen, for det har vi prøvet før. Det er ikke nyt. Ifølge denne rapport skal dette system altså igen starte fra scratch.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Det er ikke uvæsentligt, hvordan sikkerhedssystemerne bliver udviklet, og hvordan styresystemerne bliver udviklet. Jeg vil tro, at ministeren ved at spørge f.eks. i Banestyrelsen ville kunne få oplyst, hvor lang tid man har brugt til det nu kendte ATC-system, og hvor lang tid det ville tage at udvikle et nyt.

Hvis de oplysninger, jeg har, er korrekte – man taler om et sted mellem 50 og 100 mandår – så kunne det i bedste tilfælde gennemføres på 1 år, hvis man ansatte 50 mennesker til at arbejde med det. Men realiteterne, som også fremgår af COWIconsults rapport, er, at der er ansat 1 person plus 1 halvtidsansat plus en, der arbejder med venstre hånd med spørgsmålet. Og så bliver det altså ikke udviklet hverken på 8 eller