

hvilke problemer der er i Metroprojektet. Jeg forsøger nøje at finde ud af, om der er problemer, og i givet fald hvilke problemer, og er der problemer, ja, så tager vi også hånd om dem. Det synes jeg jeg har vist, også med nedsættelse af den arbejdsgruppe, som går tidsplanerne igennem, herunder også sammenhængen mellem den tekniske udvikling af projektet, samtidig med den mere papirmæssige dokumentation af projektet.

Det udvalgsarbejde er i gang, og det skal jeg vende tilbage til under svaret på et af de næstfølgende spørgsmål.

Margrete Auken (SF):

Ministeren må altså undskylde, men når jeg får at vide, at jeg har blandet tingene sammen, så går jeg ud fra, at ministeren er klar over, hvad det er for nogle test, det drejer sig om.

Det er ikke tilfældige journalister – o.k., det er måske tilfældige journalister, der har skrevet det i avisen – men altså når det står i Ingeniøren, så er det altså Flemming Lund, som er chef for Jernbanetilsynet, der her siger, at det er en fabriksafprøvning; det står i Ingeniøren på side 14 fra i fredags.

Hvis man så går tilbage til høringsmaterialet, så er det heller ikke tilfældige journalister. Det er faktisk Preben Olesen fra Banestyrelsen, og han siger her, at det vil være vigtigt for Ørestaden at sikre sig tilfredsstillende afprøvningsresultater, inden toget flyttes til København. Og det betyder altså her, at det ikke må være en fabrikstest, fordi det simpelt hen er for dyrt.

Når man ser, hvordan der rutes med penge – bl.a. er det altså åbenbart sådan, at man skal have COWIconsult til at svare på alle spørgsmål, ser vi i dag i avisen – så kunne man godt få en mistanke om, at man faktisk laver en testkørsel, som der ikke er anden zueck i end at vise, at det hele går, og man kan jo sandsynligvis godt få et tog til at futte frem og tilbage over banen, uden at ATC-systemet f.eks. overhovedet er godkendt.

Der ligger en halv side af en OSD, altså en overordnet design, en halv side, som er godkendt. ATC'en har vi slet ikke fået, så det vil sige, at vi står altså med nogle præliminære test.

Hvis man laver dem i København, så står vi med – især hvis det er noget, som ministeren har godkendt eller Ørestadsselskabet, det kan i den her sammenhæng komme ud på ét – et meget stort problem i hvert fald økonomisk.

Så jeg vil godt have ministeren til at gå op og bekræfte, at det ikke er en fabrikstest, sådan som Flemming Lund har sagt. Det er den test, som man havde forberedt, og som Preben Olesen havde sagt skulle være den færdige, altså et tog, der er oppe på sådant et niveau, at det har været igennem alle de præliminære test, inden det skulle her op til os.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg må indrømme, at jeg er meget imponeret af fru Margrethe Aukens tekniske indsigt i projektet. Det vil jeg gerne sige.

Så vil jeg henholde mig til det svar, som jeg gav indledningsvis, nemlig at den testkørsel, som forventes påbegyndt her i foråret 1999 som planlagt, er kontraktlig aftalt, og det er så grundlaget for den testkørsel.

Dertil kommer så, at for at få et overblik over helheden i tidsplanen fra Ansaldo og få detaljerne også i tidsplanen fra Ansaldo, har jeg nedsat en arbejdsgruppe for at finde ud af, om der er problemer, og så har vi et grundlag for – jeg har et grundlag – i givet fald der er problemer, at gå ind og tage initiativer.

Margrete Auken (SF):

Jeg er selvfølgelig stolt over, at ministeren er imponeret over, at jeg har sat mig ind i tingene. Det er jeg ikke selv stolt over. Det burde være det mindste, man gør, når man ulejliger Folketinget med at stille spørgsmål: at man har sat sig ind i tingene. Det, jeg refererer til, er altså det materiale, vi sad og drøftede ved høringen herinde den 10. juni, hvor ministeren også var til stede, så mere imponerende er min forberedelse altså ikke, end at jeg har læst lektier. Det kunne man jo gøre ved lejlighed.

Men så vil jeg så også sige til ministeren, at hvis det er sådan, at den der kontraktlige test af toget er så lang, så kommer der altså nogle ekstra spørgsmål. Det kan da godt være, at det koster Ørestadsselskabet tusind kroner i timen at få dem besvaret, fordi de ikke har ekspertise til det. Det skal jeg så ikke blande mig i. Men så kommer der altså nogle ekstra spørgsmål, for så bliver vi nødt til at høre, om grunden til, at Banestyrelsen ikke må komme med i den ekspertgruppe, som skal følge det her op, er, at de har nogle andre meninger om, hvordan sådan en godkendelse bør foregå, end den, som Jernbanetilsynet har, når det gælder de her tog. Og om det så er i orden, at vi tager dem op i sådan småbidder, i stedet for når de er helt færdige.