

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har ikke yderligere kommentarer til fru Margrethe Auken's teorier, men kan alene henholde mig til mit indledende svar.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1252

3) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Hvad er det for en serieproduktion, Ansaldo har sat i gang, kan ministeren bekræfte, at det er en omgåelse af CENELEC-normen pren 50 126 at starte en serieproduktion, inden der foreligger en godkendelse (Design Approval) og har Ørestadsselskabet godkendt, at Ansaldo starter en serieproduktion?«

Skriftlig begrundelse

Det fremgår af JP København den 19. februar 1999, at Ansaldo allerede har startet en serieproduktion, selv om der endnu ikke foreligger en eneste godkendelse.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, det er spørgsmålet om serieproduktion, som Ansaldo har sat i gang. Der er tale om, at Ansaldo ifølge Ørestadsselskabet har påbegyndt serieproduktion af en række delsystemer uden forudgående godkendelse. Det drejer sig bl.a. om skinner, sveller, sporskifter, transformere, kabler, aluminiumsprofiler til vognproduktionen og så elementer til ATC-anlægget.

Ørestadsselskabet har ikke villet og har heller ikke ment at kunne forhindre en påbegyndelse af serieproduktion, idet der i vid udstrækning er tale om det, man kan kalde hyldevarer. Men serieproduktionen sker for Ansaldos egen regning og risiko.

Efter det for mig oplyste er der ikke tale om nogen omgåelse af de såkaldte CENELEC-normer, men hvad denne del af spørgsmålet angår, så har jeg anmodet Jernbanetilsynet om at udarbejde et notat, og det notat har jeg nu modtaget, og det vil jeg omgående fremsende til Trafikudvalget.

Margrete Auken (SF):

Det er jo i hvert fald godt at høre, at det ikke er Ørestadsselskabet, der har givet grønt lys for

det, for når vi igen går tilbage til den der høring, som jeg altså har været henne at kigge på, så sagde ved den lejlighed Banestyrelsen og også Flemming Lund det samme: at man ville følge CENELEC-reglerne, selv om de endnu ikke er blevet, om jeg så må sige, et direktiv. Og ifølge CENELEC-reglerne er der sådan en procedure for, hvordan man gør, og hvordan man tester, og dér tager man først testen, når man har fået godkendt tingene hen ad vejen.

Så jeg vil ved denne her lejlighed lade det blive ved, at ministerens ord er, at Ørestadsselskabet i hvert fald ikke på det her punkt har fået puttet et ekstra drænrør ned i tegnedrængen, men at vi her står med noget, som Ansaldo selv gør. For det er ikke i overensstemmelse med det, som både Banestyrelsen og Jernbanetilsynet fastslog, nemlig at man ville følge CENELEC-reglerne i den her testmetodemodel.

Men jeg tager ministerens ord for pålydende og glæder mig til at se notatet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1253

4) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Er ministeren enig med Ansaldos projektmanager Andrea Cozzani i, at TÜV Rheinland ikke har haft alvorlige bemærkninger til Ansaldos dokumentation, og er byggeledelsen i Ørestadsselskabet af samme opfattelse?«

Skriftlig begrundelse

Det fremgår af ministerens svar til Trafikudvalget, at der er mange og væsentlige udeståender m.v. til den fremsendte dokumentation/specifikation til assessoren TÜV.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, spørgsmålet er, om ministeren er enig med Ansaldos projektmanager, Andrea Cozzani, i, at TÜV Rheinland ikke har haft alvorlige bemærkninger til Ansaldos dokumentation, og så er spørgsmålet, om byggeledelsen i Ørestadsselskabet også er af samme opfattelse.

Som nævnt i mit svar af 8. februar 1999 på spørgsmål 17 fra Finansudvalget – det er et svar, som jeg også har orienteret Trafikudvalget om – har TÜV Rheinland ikke kunnet godkende