

en række dokumenter, idet der er påpeget fejl og mangler. Efter det for mig oplyste er der tale om alvorlige indvendinger fra TÜV Rheinlands side vedrørende karakteren af den leverede systemdokumentation.

Jeg vil ikke gå nærmere ind på, hvad Ansaldos projektmanager, Andrea Cozzani, er citeret for i den nævnte artikel i JP København, men jeg kan oplyse, at Ansaldo efter nærmere drøftelse med Ørestadsselskabet og TÜV Rheinland er i færd med at revidere den del af dokumentationen, der ikke er godkendt, med henblik på fornyet fremsendelse til TÜV Rheinland.

TÜV Rheinland har i sine bemærkninger ikke lagt skjul på, at Ansaldo efter TÜV Rheinlands opfattelse løber en betydelig procesrisiko ved ikke på nuværende tidspunkt at have leveret hele den dokumentation, som er omtalt i mit svar på spørgsmål 17 fra Finansudvalget, i fyldestgørende stand.

Ørestadsselskabet og dets byggeledelse er meget opmærksomme på den risiko, som TÜV Rheinland har påpeget, og følger sagen ganske nøje.

Hvorvidt den dokumentation, som endnu ikke er leveret i fyldestgørende stand, vil påvirke den samlede tidsplan for metroprojektet, behandles af den arbejdsgruppe, som jeg har omtalt, og som jeg har nedsat for nylig. Formålet med arbejdsgruppen er at få klarhed over, om Ansaldos arbejder som helhed, men også på et mere detaljeret niveau, lever op til tidsplanen.

Når der foreligger et resultat af arbejdsgruppens arbejde, vil jeg selvfølgelig orientere Trafikudvalget og Finansudvalget, som jeg har lovet.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt sige tak for svaret, og jeg blev glad for, at ministeren denne her gang også har læst det svar fra 8. februar, som jeg også havde fået læst, for her havde jeg nemlig set, at det var anderledes end det, de siger her i denne her artikel om, hvordan situationen er.

Jeg vil godt spørge ministeren – nu spørger jeg om noget, som ministeren vil sige at det ved hun ikke, og jeg har først fået det at vide i dag – om ministeren kan bekræfte, at TÜV Rheinland svarer til den tyske bilinspektion, at den altså svarer til Bilinspektionen. Man har nemlig ikke, det har jeg fået at vide, og det er, synes jeg, da en kendsgerning, brugt det tyske jernbaneselskab, det, der hedder EBA, altså Eisen-

bahnbundesamt, men TÜV Rheinland, som er et bilinspektionsfirma.

Når jeg spørger om det – og så kan jeg sige, at det er altså ikke bare for at fyre en joke af her, selv om det i sig selv er lidt underholdende, at man bruger bilinspektionen til at godkende et ret dyrt tog med – så er det også, fordi ministeren har været så fuldstændig afvisende over for, at man tog anden ekspertise ind end »sig selv«. Altså blandt dem, der sidder nu og skal lave den der følgegruppe, som ministeren har nedsat, og tak for det, der sidder Jernbanetilsynet, som vi nu har set har fået sig sådan viklet forholdsvis heftigt ind i det, og så sidder derefter »sig selv«.

Så skriver ministeren i et svar til mig, at Jernbanetilsynet er blevet forstærket. Ja tak, de er altså 3 personer. Den tredje, de er blevet forstærket med – det er igen pressen, jeg ved det fra – er den person, som sad ovre i COWIconsult og anbefalede, at man i sin tid valgte Ansaldo.

Når vi så samtidig ved, at hele godkendelsesproceduren nu stort set er lagt over til TÜV Rheinland, så vil jeg godt spørge ministeren: Har man egentlig helt fod på, om den ekspertise, der nu sidder og skal vurdere det her, er kvalificeret nok? Eller jeg kan spørge på en anden måde: Hvorfor har man dog ikke taget EBA, altså det tyske jernbanetilsyn, ind? Hvis man skal have tysk ekspertise og skal have sådan en offentlig ekspertise, så tag den relevante ekspertise.

Og det andet spørgsmål er, om ministeren ikke lige vil genoverveje, at man tager den danske ekspertise ind, nemlig Banestyrelsen. Jeg har ikke engang sagt, at man skal gå eksotiske steder hen, men tage den danske ekspertise ind i denne her gruppe, så det ikke kun bliver »sig selv«, der skal sidde og fortælle om »sig selv« er dygtig nok.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne sige, at TÜV Rheinland – så vidt jeg ved – er et meget anerkendt prøvningsinstitut, og der er ikke tidligere nogen, der har sat spørgsmålstejn ved TÜV Rheinlands kompetence i relation til metroprojektet. Det er det ene.

Hvorvidt TÜV Rheinland også har ekspertise til at udføre biltilsyn, og om en anden del af TÜV Rheinland udfører biltilsyn i Tyskland, er ministeren ikke bekendt med. Og jeg mener i