

men kun et mindre antal af disse har en sådan karakter, at de bliver til direktionssager, og langt færre finder vej til bestyrelsens bord.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg vil minde ministeren om, at vi bad om rapporten allerede den 5. januar på baggrund af en artikel i Berlingske Tidende den 1. januar, og vi bad om at få den inden den 14. januar.

Den 22. eller 23. januar måtte jeg rykke for svaret, og så kom der et svar den 24. januar. Men det svarede ikke på det, vi havde spurgt om, vi havde ikke fået rapporten, der blev snakket udenom, og så bad vi om at få den med det samme.

Jeg er bekendt med, at det først var den 25. januar, der gik besked fra ministeriet til Ørestadsselskabet om at få rapporten. Man har intet foretaget sig i ministeriet, og ministeren kunne da være begyndt med en undskyldning for, at man ikke reagerede på udvalgets opfordring og sendte rapporten over til os, da vi bad om den, men bare lader som ingenting og derefter lidt hånligt og nedladende siger, at ministeren var ude at rejse, da der skulle være svaret.

Jeg vil gøre opmærksom på, at jeg faktisk havde fået løfte fra ministeriet om at få den. Da vi kom tilbage fra besigtigelsen, var ministeren selv overrasket over, at jeg ikke havde fået hele rapporten, men kun en fotokopieret side, så det er altså og har været en højst besynderlig fremgangsmåde fra ministeriets side, som jeg primært mener også retfærdiggør en undskyldning.

Så vil jeg også godt sige, at jeg ikke er enig med ministeren i, at den ikke har relevans med hensyn til metroen. Jeg tror f.eks., at det selv på hr. Heiselberg havde gjort et vist indtryk, hvis han havde haft lejlighed til at se rapporten inden og se, hvad der står i den. Det kan godt være rigtigt, som ministeren siger, at der ligger mange rapporter, men der er to kritiske redegørelser om passagerstrømmene, som er ganske afgørende alvorlige.

Jeg har forhørt mig hos folk, der i øvrigt har forstand på det, og de er overraskede over, at ministeren gladelig indkalder en engelsk metroekspert, når de danske S-tog skal vurderes, og tilsidesætter DSB's vurderinger. Ministeren mener altså, at man ikke skal bruge udenlandske advarsler, hvis de på nogen måde kan genere ministeren, men jeg vil godt bede om, at ministeren yderligere kommenterer de sikker-

hedsspørgsmål, der er nævnt i rapporten, først og fremmest om evakueringsforholdene, men også om den alt for smalle trappe på fjerntogsperronen.

#### **Arne Melchior (CD):**

Jeg vil starte med at komplimentere den koldblodighed, som ministeren udviser. Den er sjælden, og det er ret imponerende, at man kan sidde med sådan noget i hånden og sige, at det har ingen betydning. Komplimenten skal altså forstås på den måde.

Men jeg forstod på ministerens svar til fru Margrete Auken, at rapporten først var kommet ministeriet i hænde den 26. januar, hvis jeg hørte rigtigt, og derfor har jeg dette spørgsmål: Er ministeren som medejer af Ørestadsselskabet, som i høj grad er med-, ja, hovedansvarlig for det, der foregår og som videre skal foregå, ikke smaskhamrende fornærmet over ikke at have fået kendskab til den rapport langt, langt tidligere?

#### **Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Da Trafikministeriet fik spørgsmålet fra Trafikudvalget, blev spørgsmålet sendt videre til Ørestadsselskabet med henblik på at få rapporten udleveret, og som jeg redegjorde for i mit første svar, har Ørestadsselskabet herefter rettet henvendelse til anlægsentreprenøren Comet om at få tilladelse til at offentliggøre papiret, idet papirets indhold og dermed de ideer, der er indeholdt i arbejdsrapiret, ikke tilhører Ørestadsselskabet og derfor ikke umiddelbart kan udleveres af selskabet.

Jeg vil også gerne tilføje, at det omtalte arbejdsrapir fra Comet eller Maunsell efter Ørestadsselskabets mening ikke fjøede noget nyt til den viden, man havde i forvejen hos Ørestadsselskabet, rådgiverne og DSB. Comet fik derfor på baggrund heraf besked af byggeledelsen på at fortsætte med den løsning, man oprindeligt havde indgået kontrakt om, og der er efterfølgende fundet tekniske løsninger, som sikkerhedsmæssigt – også anlægssikkerhedsmæssigt – er fuldt forsvarlige. Det er dem, der er baggrunden for det projekt, der går i gang den 15. marts.

Til spørgsmålet om, hvorvidt trafikministeren skulle være fornærmet, kan jeg henvise til – som jeg også har redegjort for – at der i en proces med projektering af et så omfattende projekt, som der her er tale om, er mange papirer og mange overvejelser, og trafikministeren vil