

været fra Maunsell med hensyn til det punkt? Det vil jeg godt vide, og det må ministeren i hvert fald vide.

Arne Melchior (CD):

Jeg kan udmærket forstå, at ministeren ikke ønsker alle mellemregningerne, for så kunne der blive nok at bestille i det store ministerium. Det kan jeg da godt forstå.

Men hvad jeg ikke forstår, er, hvordan ministeren udvælger dem, hun har tillid til, kontra dem, hun ikke har tillid til. Sit eget DSB, hvor hun har det direkte ansvar, har hun ikke tillid til. I hvert fald har hun offentligt udtalt, at de er uprofessionelle, men det sker der ikke noget ved. Det må de bare have lov til at være. Men så kommer der en mr. Harris ind i billedet, og ham har ministeren stor tillid til, mens firmaet Maunsell bare bliver mødt med ligegyldighed undervejs.

På den baggrund er mit spørgsmål: Har ministeren undersøgt, hvor professionelle, hvor anerkendte, hvor dygtige man er i firmaet Maunsell, som er kommet med denne i mine øjne ret katastrofale forudsigtelse om, hvad der kan ske.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg tror, det er vigtigt lige at sige, at når Ørestadsselskabet – det er det, man har oplyst over for mig – i sin tid afviste Maunsells arbejdsrapport på det her felt og den omtalte løsning, ja, så blev det gjort på baggrund af en væsentlig forlængelse af omstigningsvejene og manglende kapacitet i nogle flaskehalse i disse. Og Comet har, som allerede nævnt, accepteret den afvisning, der kom fra Ørestadsselskabet af den mulige løsning, som var skitseret i det her omtalte arbejdsrapport.

Så spørger hr. Arne Melchior, hvordan ministeren vælger, hvem hun har tillid til, og det er jo et godt spørgsmål.

I hvert fald hjælper det på tilliden, hvis de argumenter, der er, er veldokumenterede. Det er sådan set en relativt god målestok for, om man kan have tillid eller ej.

Jeg har ikke haft nogen grund til at anfægte Maunsells kapacitet på det her område, og det tror jeg heller ikke der har været grund til fra andres side. Maunsell bliver brugt til at udarbejde en række løsninger på konkrete opgaver i forbindelse med metroprojektet, og det her er som sagt en af mellemregningerne.

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, ministeren kommer nemt om ved det. Altså, i næste omgang skal vi snakke om planlægningschefens rolle i det med samtalen med Ørestadsselskabet og de lange omstigningsveje og de alternative forslag.

Jeg vil godt sige, at det her altså ikke bare er nogle små, tilfældige mellemregninger. Og når direktør Spliid i den her nævnte artikel i Berlingske Tidende siger, at de af Maunsell var blevet rådet til ikke at tage ansvaret – nu tager jeg udelukkende den smalle trappe – så vil jeg gå ud fra, at ministeren kan sige, at det nu er Comet, der går ind og tager det sikkerhedsmæssige ansvar for den smalle trappe: den, der bliver 1,20 m bred, og som jo ikke engang bliver ensrettet.

Og dér vil jeg da så godt spørge ministeren: Har hun sikret sig efterfølgende, at den kritik, der er blevet rejst – og nu snakker jeg udelukkende om de dér logistikting med hensyn til passagerne – er blevet relevant besvaret, sådan så ministeren nu kan gå ind og påtage sig ansvaret for at sige, at de forudsagte katastrofesituationer ikke opstår?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jernbanetilsynet har accepteret trappen på 1,20 m.

Formanden:

Betyder det, at spørgsmålet er sluttet? (Ophold). Javel. Det har Folketingets formand taget til efterretning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 1310

10) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvornår Trafikministeriets planlægningschef som ministerens medlem af Ørestadsselskabets bestyrelse er blevet orienteret om Comet/Maunsells alternative løsningsforslag, og vil ministeren oplyse om betænelighederne ved den dybtliggende forbindelsestunnel mellem metrostationen og Nørreport Station?«

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Som jeg også har antydnet i svaret på det første spørgsmål, er der en stor mængde af arbejds-