

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen jeg skal bekræfte spørgeren i, at det også er det, som ministeren har hørt fra folk, der er tæt på Maren i kæret. Jeg vil bare sige, at i den diskussion om det servicekoncept, som skal ligge bag Post Danmarks strategi i fremtiden, indgår faktisk en række servicemål med hensyn til det her, og dér er der en simpel ret til, at hvis man putter et frimærke på et brev, så skal det også frem. Det er faktisk ikke nogen entydigt accepteret kendsgerning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. US 57**Formanden:**

Den næste hovedspørger er fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Jeg har lige lyst til en lille bemærkning: Brevene går galt. Det er Maren i mosen, og det er Ane i kæret, og man skal være sikker på, at man rammer rigtigt med dem.

Derefter har jeg et spørgsmål, der er meget københavnercentreret, selv om det er hele landet, der kommer til at betale gildet, og det drejer sig om tidsplanerne for Metroen. Vi fik, da fru Sonja Mikkelsen var minister – og vi har fået ny formand – en fin tidsplan. Det var i april sidste år. Da den nåede det første skarpe hjørne, nemlig godkendelserne henne i Jernbanetilsynet, så brasede den sammen. Så fik vi lovning om, at den skulle komme her umiddelbart efter årsskiftet. Den er ikke kommet. Og vi ved, at den tungeste ende stadig væk mangler at blive klar, altså selve styresystemet.

Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvornår regner han med, at der ligger en tidsplan for den der metro, som ministeren selv kan stole så meget på, at han vil være bekendt at præsentere den, altså en tidsplan, som han belært af tidligere ministres erfaringer altså kan føle sig nogenlunde tryk ved?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det er et spørgsmål, som optager ministeren meget, alene af den årsag, at ministerens trykkelighed ligger ministeren meget på sinde. Det er sådan, at den ene tidsplan, om selve Metroens færdiggørelse, er gjort klar, nemlig at den jo

skulle være færdig til åbning pr. 1. oktober 2002.

Den anden tidsplan, som jeg går ud fra er den, som spørgeren interesserer sig for, er den tidsplan, som vedrører leveringen af det togmateriel, som skal køre på banen. Det har ministeren selv spurgt meget om, og det seneste, der foreligger for ministeren, er, at den vil ligge klar inden for den næste måneds tid. Det er klart, at det vil være et selvstændigt problem, hvis man har en situation, hvor metroen åbner til tiden uden tog.

Margrete Auken (SF):

Jeg har lige haft fornøjelsen af at være nede på Nørreport, og det er jo ikke, fordi jeg håber, jeg får ret dér, for det ville jo være forfærdeligt, hvis jeg fik ret i, hvor galt det kan gå, men da fik vi jo at vide, at man havde så travlt, fordi den der metro jo skulle være klar, og der er nogle, der er dybt skeptiske over for forsikringen. Jeg ved godt, at man har sagt, at det, der står fast, er, at der kommer til at køre tog dér den 1. oktober 2002, men problemet er altså, at på det afgørende punkt, nemlig togets styresystem, sejler det hele endnu. Sandsynligvis tyder det på, at de tog, der kører rundt ude på Amager, ikke har mere teknik end Tivoli-toget. Så det er sådan en ren pressedummy, der kører rundt derude.

Det er jo ikke nok bare at sige, at næsten alt er godkendt, når det afgørende og det, som er svært – resten er ikke svært – endnu ikke er nået frem. Mig bekendt er det nået til TüV Rheinland, men det er i hvert fald ikke nået frem til Jernbanetilsynet. Så jeg vil godt spørge: Har ministeren sådan lidt bulderstemme på, eller siger han bare, at han er tryk ved, at formanden for Ørestadsselskabet siger, at det hele nok skal være klar til den 1. oktober 2002, og så må resten altså sådan komme. Eller hvor mange skandaler vil ministeren påtage sig?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Ministeren har sat sig for ikke at påtage sig nogen skandaler, heller ikke i det her ministerium. Jeg kan sige til spørgeren, at jeg var ude at prøve det pågældende tog i går. Jeg var på besøg i Metroen og i Ørestadsselskabet, og i øvrigt har jeg også haft kontakt med Jernbanetilsynets chef. Jeg er meget optaget af, at togene skal være der til tiden, og at sikkerheden skal være i orden. Derfor presser vi faktisk på både over for selskabet og over for togleverandøren for at