

get. Det står der ikke, men vi kan jo se datoen. Så er det således, at der er en ren gimmick om, at togene nok skal komme til at køre i 2002.

Og mens alt dette sker, eller altså netop ikke sker, bliver den kollektive trafik i København stadig mere nødlidende. Den sidder fast i trafikpropper og rammes af nedskæringer. De nødvendige udbygninger af DSB udskydes eller skrottes helt, jf. København-Ringsted. Kun den ende af det, SF har snor i gennem finanslovtaler, pinsepakke ser ud til at virke.

Vi finder det ikke ligegyldigt, om der med jævne mellemrum kastes lidt lys ind over elendighederne. Ellers ender det jo med, at københavnernes bare får at vide, at det er HT's og DSB's og så måske de grønne partiers skyld, at den kollektive trafik ikke virker. Men hvis HT og DSB og vi, der ønsker en velfungerende kollektiv trafik, ikke skal stå tilbage med skylden for ulykkerne for trafiksammenbruddet, må vi sørge for, at den åbne debat holdes i live.

Denne sag har ingen vindere. Men det må ikke være de forkerte, der får skubbet ansvaret over på sig. Derudover er der altid en demokratisk nødvendighed om mest mulig åbenhed om sager som denne, også selv om det ender i den sørgmodige konstatering: Hvad sagde jeg?

Jeg kan ikke sige, at jeg er spændt på ministerens svar. Det kommer givetvis til at handle om, at selv om der nu igen er flyttet lidt på et par tidsterminer på nogle tekniske detaljer, så har ministeren tillid til, at metroen kommer til at køre i 2002 som planlagt, og at der altså ikke er nogen grund til at foretage sig noget særligt.

Og så har jeg selvfølgelig et lille håb om, at jeg ikke efter ministerens tale skal op og sige, hvad sagde jeg, nu forsøger man sig igen med gulvtæppet, men takke for, at der virkelig er kommet fut i fejermøget i denne sag.

Besvarelse

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil da gerne sige tak for den lejlighed, jeg har fået her til at give en redegørelse og status for arbejdet med den københavnske metro. Og jeg skal da ikke undlade at gøre opmærksom på, at med den begrundelse, vi lige har hørt, er jeg ikke engang sikker på, at det er et spørgsmål om ens humoristiske sans, hvorvidt det her det er et indslag i en løbende revy.

Om status for metroprojektet kan jeg oplyse, at Ørestadsselskabet forventer, at metroens før-

ste etape fra Lergravsparken og Ørestad til Nørreport vil kunne ibrugtages i oktober 2002, og at etape 2A fra Nørreport til Frederiksberg vil kunne ibrugtages i maj året efter, 2003. Formentlig samtidig vil etape 2B fra Frederiksberg til Vanløse kunne ibrugtages. Tidsplanen er således fastholdt i forhold til sidste forår, hvor projektets tidsplan og økonomi blev revurderet.

Ørestadsselskabet har desuden her i foråret igangsat projekteringen af etape 3 fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn. Denne etape vil kunne åbne i 2005, hvis Københavns Amtsråd er parat til at træffe de forudsatte beslutninger, når projekteringen er gennemført.

Tunnelboremaskinerne har afsluttet borearbejdet på Amager og passerer i øjeblikket under Københavns middelalderby. Begge boremaskiner forventes at nå frem til Nørreport inden sommerferien. Således er der boret godt 5 km tunnel ud af de i alt 8 km, og arbejdet med at lægge spor i tunnellerne er gået i gang.

Arbejdet med tunnelstationerne skrider ligeledes planmæssigt frem. Amagerbro, Lergravsparken og universitetets stationer er så langt, at arbejdet med tekniske installationer er påbegyndt. De øvrige tunnelstationer, nødsakke m.v. følger ligeledes tidsplanen.

På Frederiksberg er anlægget af Frederiksberg Station og Forum Station langt fremme, og arbejdet på strækningen fra Frederiksberg til Solbjerg er også i gang.

Højbanen i Ørestaden står så godt som færdig med station og skinner, trædeskinne med strøm og øvrige jernbanetekniske anlæg. På en del af denne strækning forventer togsystem-entreprenøren Ansaldo i denne måned – og det vil faktisk sige på mandag – at indlede testkørsler i fuld skala. Hidtil er to togsæt testet enkeltvis på testsporet i Kontrol- og Vedligeholdelsescentret i Ørestaden. Et tredje togsæt er netop ankommet fra Italien og er nu under testning på testsporet. I den kommende tid forventes der i gennemsnit at ankomme et togsæt om måneden, det næste kommer midt i maj.

Fuldskalatesten på strækningen i Ørestad vil blive indledt med ét togsæt og i løbet af sommeren med flere togsæt på strækningen samtidig med henblik på at teste tog og stationer som et sammenhængende metrosystem. Denne fuldskalatest, ofte omtalt som Functional Section Test, indgår som et led i sikkerhedsgodkendelsen af metroen. Som oplyst i februar 2000 forventes denne test at kunne afsluttes i oktober