

selv kunnet finde ud af at løfte sine kollektive trafikproblemer, beklageligvis, fordi kommunen for nogle år tilbage var gået fuldstændig i stå. Så påtog staten, samfundet sig en forpligtelse og et ansvar for at løfte den opgave.

Min holdning og mit partis holdning er, at vi har et ansvar for København, for det er vores alle sammens hovedstad. Men det betyder selvfølgelig så også, at vi har et ansvar for at deltage i beslutningsprocessen, og – og det er svar på det spørgsmål, som hr. Poul Andersen stiller, og som vi har diskuteret før – så mener jeg, at det, som vi skal diskutere i Folketingssalen og blandt Folketingets partier, er det ansvar, vi har i Folketinget.

Så er det rigtigt, så må man jo i Københavns Kommune beslutte, hvad man selv vil. Men fordi det danske samfund, den danske stat, de danske skatteydere er gået så voldsomt ind i det her projekt, har mit parti i hvert fald et ansvar for, at det kommer til at forløbe på en ordentlig måde, og der anerkender vi ikke, at det er Københavns Kommune, der så har kompetencen til det. Det er lige så meget Folketinget, og der vil vi blive ved med at argumentere for vores sag, for, at der kommer en ordentlig økonomisk styring på det og en fremtidssikring af projektet, og vi håber på, at det lykkes denne her gang.

Klaus Kjær (DF):

Jeg vil gerne have lov til at takke trafikministeren for den aktuelle orientering om tidsplanen for metrobyggeriet. Jeg er også glad for, at SF har rejst denne forespørgselsdebat. Det var måske ikke så relevant på det tidspunkt, hvor forespørgslen blev anmeldt, i januar måned, men den er gang på gang blevet udsat, og Folketinget får derfor nu lejlighed til inden den mødefri periode at få svar på status i arbejdet med den københavnske metro.

Der foreligger stort set ingen statusnotater, siden en række spørgsmål omkring arbejdet blev stillet i januar og februar måned. Forsinkelserne på metron har været utallige, både for så vidt angår borearbejdet med tunnelerne og Ansaldo problemer med at afprøve og godkende procedurer og sikkerhedssystemer. Hele projektet skulle være færdig i oktober 2000, men er blevet to år forsinket, således at man nu regner med ibrugtagelse af metron oktober 2002. Problemer med borearbejdet har givet togleverandøren Ansaldo luft til få sikkerheds-

og styresystemerne på plads, og den luft er sikkert også nødvendig.

Hele systemet forventes færdiggodkendt i god tid før ibrugtagningen oktober 2002, altså i hvert fald første etape, og inden den tid skal der nås en række milepæle, som det kaldes, både for så vidt angår dokumentation og også levering.

Da det har voldt problemer for Ansaldo at leve op til de europæiske normer for styrings- og sikkerhedsudstyr, hvor der gennem simuleringsovelser skal tages højde for alle mulige tænkelige fejl, er det måske forståeligt, at man specielt har haft problemer omkring denne her situation. Man er jo gået bort fra de amerikanske standarder og har netop indført de mere krævende europæiske standarder.

Men dokumentationen har vist sig at være mere tidskrævende, det må man erkende. Den har været mere tidskrævende, end man oprindeligt havde planlagt, men allerede på nuværende tidspunkt har et par tog dog kørt på strækningerne, og togene er udstyret med ATC-systemer og de forskellige automatiske styrefunktioner til gradvis at blive indsat og taget i brug og efterprøvet.

Den første dokumentation af togene som egentlig førerløse vil finde sted i løbet af oktober måned i år efter det, der er oplyst. Sideløbende hermed skal der som nævnt også fortsat pågå løbende dokumentation og godkendelser via accessor, det tyske TÜV og Jernbanetilsynet.

Efter det oplyste fra Ørestadsselskabet og det, der nu også er fremkommet fra ministerens side i redegørelsen, er der i øjeblikket ikke noget, der tyder på, at der kan forventes yderligere forsinkelser efter den seneste udskydelse på de tre måneder.

I Dansk Folkeparti ser vi frem til at blive holdt løbende orienteret, ikke blot hvad angår forsinkelser, men også problemstillinger omkring dokumentation og godkendelser af de såkaldte milepæle. Og jeg kunne godt tænke mig i den forbindelse at foreslå, at denne orientering skete ikke alene til følgegruppen, men til Trafikudvalget som helhed. Det ville da være rimeligt, at hele Folketingets Trafikudvalg fik denne her orientering. Så havde vi måske også undgået sådan en forespørgselsdebat her i Folketingssalen i dag. Men det er jo ingen skade til, at vi tager den.

Men hvorfor kan hele Trafikudvalget ikke løbende blive holdt orienteret? Det behøver ikke nødvendigvis foregå i et samråd. Det kan jo