

Men jeg vil sige, at sådan som jeg ser det nu med gravearbejdet og alt det andet, er det værste i hvert fald overstået. Vi kan også konstatere, at togene nu kommer, som jeg sagde før, i en lind strøm, og det, vi nu har til gode at se, er, om hele det højteknologiske system, der skal få togene til at køre førerløse, kommer til at virke. Til det må jeg sige ligesom hr. Brian Mikkelsen, at nu er det godt nok udsat syv gange, men det samme skete jo på Storebælt, og man skal jo have en eller anden ekspertise, før man kan lave sådan noget.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg noterede mig, at fru Vibeke Peschardt også er opmærksom på rygterne om Ansaldo, og jeg håber, ministeren vil reflektere på det og fortælle, hvad vi i givet fald gør, for regningen bliver jo i den sidste ende udskrevet til vælgerne.

Så vil jeg lige sige, at alt det med teknikken er altså ikke småting, og det ved fru Vibeke Peschardt jo også godt. Jeg forstår ikke filosofien i, at man sender karrosserierne herop, når hjertet i togene ikke er på plads. Man kan jo ikke bare uden videre komme og sige: Nu bygger vi først huset, og så ser vi bagefter, hvordan vi kan lave installationerne. Der kan være ting, der skal laves helt om.

Jeg ved, at fru Vibeke Peschardt er klar over, og jeg håber, at ministeren også ved, at vi netop har haft problemer med godkendelsen af hjertet i systemet, hvor vi har stået med noget, man kaldte bureaukratiske og tekniske hindringer, og det er altså en så alvorlig sag, at mit bud vil være, at vi i heldigste fald har togene i 2005, og sandsynligvis bliver vi nødt til at foretage os et eller andet dramatisk for at få nogle tog, hvor der stilles lidt mindre hysteriske krav til sikkerheden, end der gør for de ubemandedes vedkommende.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil gerne sige, at jeg er glad for de mange reaktioner, der er kommet, også de kritiske.

Der er al mulig grund til at have skærpet opmærksomhed om dette projekt, og jeg vil gerne sige til Folketinget, at i egen interesse er jeg den første, der har det. Jeg understregede også i min redegørelse, at fremlæggelsen af en revideret tidsplan med en troværdig køreplan for aflevering af den resterende systemdokumentation er en afgørende forudsætning for, at man fortsat kan nære tillid til, at metroen kan tages i anvendelse

i oktober 2002. Jeg siger det, fordi situationen er den, at Ørestadsselskabet netop i dag behandler den reviderede tidsplan, som er beskrevet i den pressemeddelelse, Ørestadsselskabet udsendte i går, og fordi Jernbanetilsynets direktør har tilkendegivet, at på den foreliggende baggrund er der ikke noget, der tyder på, at tidsplanens slutdato ikke kan overholdes.

Jeg er enig med fru Margrete Auken i, at der er al mulig grund til at have skærpet opmærksomhed om projektet, og derfor er det også sådan, at når Ørestadsselskabets bestyrelses beslutning foreligger, skal tidsplanen drøftes med Trafikministeriet. Her er det helt afgørende for os, at der er tilstrækkelig dokumentation i tidsplanen til, at vi kan tro på den, og dermed er det også sagt, at vi har tænkt os at følge det hele meget nøje.

Det er korrekt, at det ikke er helt ukomplicerede forhold, vi står med. Til gengæld har vi både TÜV Rheinland og Jernbanetilsynet med som afgørende aktører, når det skal dokumenteres, at planerne kan overholdes, men jeg vil gerne give fru Margrete Auken og andre tilsagn om, at vi følger det hele meget, meget nøje. Det vil også være sådan – det er også et svar til hr. Klaus Kjær – at uanset hvad vil vi i egen interesse orientere Folketinget om ændringer og forstyrrelser lige så hurtigt, som det overhovedet er muligt og relevant.

Man kan selvfølgelig have forskelligt temperament, og jeg ved, at fru Margrete Auken er meget optaget af hele sagen. Jeg vil sige, at med det informationsgrundlag og de oplysninger, der ligger foran mig i dag, har jeg ikke noget grundlag for at betvivle, at det bliver muligt, men som også det er blevet anført, er vi jo flere gange blevet skuffet. Jeg vil dog sige, at det, vi står tilbage med, primært er to sæt problemer. Det ene er det tekniske problem vedrørende togenes tekniske installationer. Det er korrekt, at det drejer sig om sikkerhedsvurderingen af ATC-systemet, der gør, at togene kan køre førerløse, og Jernbanetilsynet har tilkendegivet, at den vurdering vil man kunne foretage inden for 1 måned. Det står i brevet af den 9. maj fra Jernbanetilsynet til Ørestadsselskabet.

Så er der også spørgsmålet om metroens økonomi, og her er der en række forudsætninger, som er afgørende for, at det kan holde. Det eneste, man kan sige, er, at på det grundlag, der foreligger nu, er der ikke noget, der tyder på, at det ikke skulle kunne holde, men det er klart, at