

ville blive 1,5 m bred. Den er der jo stadig væk. Det er der jo heller ikke gjort noget ved.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Som minister må man jo altså sige, at kun en tåbe frygter ikke Folketinget. Det er jo et led i det parlamentariske princip, og derfor vil jeg gerne tilsige fru Margrete Auken, at der overhovedet ikke vil være noget frækt i det, hvis fru Margrete Auken fortsat interesserer sig meget stærkt og dybt for metroens udvikling.

Samtidig skal jeg også gerne give tilsagn om, at jeg naturligvis i parlamentarismens ånd vil svare på alt det, der vil blive spurgt om og somme tider måske endda også ligefrem informere på eget initiativ ud fra den betragtning, at det måske er i ministerens interesse at sikre sig, at der er mindst 90 mandater på plads. Så alene af den årsag vil jeg sige: Ja, selvfølgelig kommer vi til at diskutere det her løbende, og det er i hvert fald ikke sidste gang. Det ville overraske mig meget. Så der er absolut ikke noget frækt i det.

Jeg er helt enig i, at det, som naturligvis er grunden til, at vi diskuterer det her igen og igen og afhængig af både tro og temperament osv. kan have forskellige opfattelser af, hvornår det her står færdigt, er, i hvilken udstrækning det tekniske grundlag overhovedet er til stede, som også fru Margrete Auken er inde på, fordi det næsten er sådan learning by doing. Det her er altså fremme på den yderste forkant, hvor man kan sige, at hvis det lykkes, er Ansaldo verdensmestre, hvis det ikke lykkes, er de færdige. Det er sådan set markedsmekanismens bedste svar på det.

Min fornemmelse er, at der faktisk er fremdrift i det her. Det er også det, jeg læser i Jernbanetilsynets brev, hvor man refererer til TÜV Rheinland. Så jeg har ikke noget grundlag endnu for at kunne sige, at der ikke er fremdrift, men jeg deler da i den forstand bekymringen for, om vi kan tro på, at det så faktisk lykkes.

Nu er jeg nødt til at tro på, at det kan lykkes, men som jeg også sagde til fru Margrete Auken, skal jeg garantere for, at både jeg selv, ministeriet og andre gode kræfter er ret optaget af, at vi ikke bare bevæger os på kviksand.

Hvorvidt det så er sådan, at fru Margrete Auken har tilsagn fra Jernbanetilsynets direktør eller ej, skal jeg selvfølgelig ikke blande mig i, og den anden diskussion skal vi jo have i morgen i udvalget. Jeg ved ikke rigtig, hvad det er for en form for ekspertise, man skal have, for at

man kan konstatere, at det, som Jernbanetilsynet siger, det kan klare på 1 måned, bør det højst kunne klare på 1 år. Jeg har en tro på, at de folk, der ved, hvad det her handler om, også er i stand til at foretage en vurdering af, hvor lang tid det tager.

Men jeg vil godt sige til fru Margrete Auken igen, at jeg er helt enig i, at man da ikke kan sætte tog ud, som ikke er sikre. Det er altså det afgørende, at det skal være sikkert, og det vil også sige, at der ikke er nogen tog, der kommer til at køre, hvis ikke de myndigheder, der vurderer sikkerheden, kan sige god for dem. Om det så betyder, at der skal være en person på, ja, det må tiden jo vise, men det, som vi altså arbejder på, er, at konceptet kommer til at fungere.

Der er mange usikkerhedsmomenter. Jeg mener nu altså, at i forhold til den situation, man har stået i tidligere, er de nu indskrænket, så de i hvert fald er til at overse, og dem, vi så kan se, og det mener jeg faktisk er dem alle sammen, holder vi faktisk ret meget øje med i en fælles bekymring for, at det her system faktisk kommer til at virke.

Så kan jeg jo kun arbejde på, at fru Margrete Aukens spådomme om, at det er 2005, bliver gjort til skamme; men det var absolut ikke ment som en giftighed.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg takker for svaret og kvitterer også for det. Jeg går ud fra, at det ikke bare er for at sikre 90 mandater, men også for at informere den danske offentlighed, at det er i ministerens interesse, det kommer i salen, og jeg vil så ikke specielt spørge til det.

Jeg vil lige sige en ting om økonomien. Nu fik jeg ikke sagt det før. Er der ikke noget med, at det koster 190 mio. kr. for hver måned, projektet forsinkes? Det er et eller andet dramatisk tal. Noget af det, vi står med i denne sag her, er jo, at bare det, togene koster, meget hurtigt sættes over styr med de her forsinkelser, så det er ikke i småtingsenden, vi er med de forsinkelser.

Vi skal ikke ind nu og diskutere økonomien i Ørestaden, men der var et sted, hvor jeg syntes, ministeren var overdreven optimistisk, og jeg er spændt på, om det lykkes i krigen med Miljøministeriet alligevel at tvinge et nyt storcenter igennem derude med en eller anden historie om, at hvis man laver det lidt miljøkønt, kan man så ikke få lov til at lave det i de her sam-