

Spm. nr. S 1602

27) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Hvordan vil ministeren sikre, at alle de nødvendige godkendelser er på plads (uden dispensationer), inden den københavnske metro igangsætter de sidste 3 måneders prøvedrift?«

Skriftlig begrundelse

Ansaldo har allerede fået mere end 2 år ekstra til at få dokumentationen af styresystemet i den københavnske metro på plads. Alligevel rejses der i fagbladet Ingeniøren fredag den 5. april 2002 tvivl om, hvorvidt det kan nås uden dispensationer. Da sikkerheden i et ubemandet førerløst system er helt afgørende, må et kompromis efter spørgerens opfattelse mht. sikkerheden være udelukket.

Margrete Auken (SF):

Det er jo om vores sædvanlige hyggelighed, metroen. Det eneste, der jo indtil nu har været fremdrift i med metroen, er budgetoverskridelserne og udsættelserne af igangsætningstidspunktet.

Men jeg vil godt sikre mig, at ministeren er enig med mig i, at det er et meget risikabelt projekt, hvis man sætter et førerløst system ud at køre uden i alle ender og kanter at være sikker på, at det er sikkert. Derfor beder jeg ministeren tilkendegive her, at i det omfang, det står til ham – jeg ved godt, at Jernbanetilsynet er uafhængigt – skal der i hvert fald ikke gives dispensationer nogen steder. Og den omvendte Murphy, som vi står over for her – dermed mener jeg, at alt, hvad der *kan* gå godt, *vil* gå godt; det er sådan det system, man har lavet den sidste del af det efter – skal i hvert fald ikke satse på, at man også kan regne med en dispensationspression fra ministerens side til sikkerhedsgodkendelserne.

Kl. 17.25

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg må nok sige, at jeg næsten aldrig har hørt en person komme med så voldsomme angreb på et system, som fru Margrete Auken gør på metroprojektet. Det er jo sådan, at jeg nogle gange, når jeg hører fru Margrete Auken fra Folketingets talerstol, tænker: Må man virkelig sige sådan nogle ting fra Folketingets talerstol? Derfor synes jeg, at fru Margrete Auken skal have et me-

get korrekt svar fra mig, så der ikke kan være tvivl om, hvordan systemet fungerer.

Proceduren vedrørende sikkerhedsgodkendelse af metroen er, at det er Jernbanetilsynet, der på baggrund af en fagligt begrundet indstilling fra den uafhængige assessor TÜV, som betyder Technischer Überwachungs-Verein – det er tysk, det håber jeg, at fru Margrete Auken kunne høre – skal foretage den samlede sikkerhedsmæssige godkendelse af metroen. Det er derfor Jernbanetilsynet, der afgør, om alle nødvendige godkendelser er på plads inden prøvedriftsperioden.

Jernbanetilsynet har tidligere over for Trafikudvalget oplyst, at godkendelse af metroen vil blive behandlet og forvaltet som alle andre jernbaner i Danmark, hvilket betyder, at godkendelse ikke vil blive givet, hvis det vurderes, at de sikkerhedsmæssige forhold ikke er tilfredsstillende.

Margrete Auken (SF):

Jeg beklager meget, hvis ministeren synes, at jeg var for grov før, for det kan blive meget værre.

Nogle af ministerens partikolleger har været ude i anledning af Combussagen, og der er det jo millioner, vi taler om. Her snakker vi om milliarder. Men det er klart, at så er det jo heller ikke så slemt, når det er milliarder, som når det er millioner. Det, jeg da bare vil have sikkerhed for her, er, at den pression, som vi i andre sammenhænge har set ligge på det system, ikke vil ske. Det er altså meget afgørende.

Det er klart, at jeg da gør meget ud af det her for at være sikker på det, og nu har det også været oppe i luften her. Det var da overraskende forleden morgen i Københavns Radio at høre, at en lidt rystende, skælvende stemme fra Jernbanetilsynets chef sagde, at man ikke ville give dispensationer, efter at det var fremgået af Ingeniørens forside, at man fra Ørestadsselskabet regnede med, at man måtte gøre det her på dispensation.

Jeg må indrømme, at jeg er overrasket, når jeg ser dementiet fra Ørestadsselskabet, hvor man siger, at det bare er noget papirarbejde. Men en meget vigtig del af det her er jo papirarbejde. Det svarer til, dengang man sagde, at det bare var nogle tekniske ting. Det var Senelec-systemet. Nu ved jeg ikke, om jeg behøver at stå og forklare ministeren, hvad Senelec er. Jeg kender godt TÜV Rheinland, for jeg har jo arbejdet med denne her sag i mange år, men det kan da godt