

Jeg vil også godt gøre opmærksom på, at hvad angår selve beslutningsprocessen – nu vil jeg beklage med det samme, at der var ting i det, ministeren sagde, hvor jeg ikke har haft en kina-mands chance for at høre, hvad det i grunden var, der blev sagt; jeg går ud fra, at ministeren selv forstår det – kunne jeg altså ikke forstå, hvad det var, der blev sagt, ikke bare fordi der blev snakket udenlandsk, men det var jo altså så teknisk, at jeg ikke kan bebrejde nogen som helst herinde, at vi er i den situation, at medlemmerne ikke har vilkårene for det. Men sådan er det.

Så vil jeg godt lige til sidst på vegne af SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

- »Folketinget opfordrer regeringen til,
- organisatorisk at adskille trafikelskabet (driftsselskabet) »Ørestadsselskabet« fra planlægningen af den videre udbygning af den kollektive trafik,
 - at sikre fuld åbenhed om og demokratisk kontrol med planlægningen og driften af den kollektive trafik og de fremtidige kollektive trafikbeslutninger i Hovedstadsområdet, herunder sikre, at trafikmodellen vedligeholdes af en offentlig instans, der er uafhængig af drift- og særinteresser,
 - organisatorisk at adskille byudviklingselskabet »Ørestaden« fra igangsætning, drift og vedligeholdelse af den vedtagne københavnske metro.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 62).

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Kl. 18.30

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal ikke kommentere fru Margrete Aukens indlæg; det går jeg ud fra at ordførerne vil gøre meget grundigt.

Jeg skal bare sige til fru Margrete Auken, at det er svært at holde sådan en lang tale, og hvis der er noget, fru Margrete Auken ikke har forstået, så håber jeg på, at det kan hjælpe fru Margrete Auken med det tilbud, jeg nu giver, nemlig at jeg gerne personlig skal oversætte min tale til fru Margrete Auken, så hun i hvert fald kan sige, at hun har haft mulighed for at forstå den.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil da godt sige til ministeren, at det havde været dejligt, hvis jeg havde fået den inden. Det er ikke nogen kritik, men det var faktisk en utrolig teknisk gennemgang. Jeg kan jo selv læse den på nettet om en halv time, så jeg går ud fra, at jeg får den i hånden af ministeren nu, så jeg har en chance for lige at se, hvad det faktisk var, der blev sagt.

Men jeg vil da godt gøre ministeren opmærksom på, at selve godkendelsesproceduren er vi lidt bekymrede for. Jeg troede nu, det hele var afleveret fra TÜV Rheinland til Jernbanetilsynet. De har 1½ måned til noget, de skulle have haft år til, og så skal de altså køre 3 måneders fejlfri kørsel, og det er jo ikke det der Tivolitog, der har ligget og kørt derude, det er jo det, hvor sikkerhedssystemet er bygget ind i det.

Jeg vil godt spørge ministeren, om han kan bekræfte, at det er meget, meget snert på, og om han kan forsikre, at der i hvert fald ikke gives et minimum af dispensation med hensyn til sikkerheden i det her system, selv om han så måtte sige til dronningen, at nu må vi lige vente nogen tid med at godkende det her.

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Ja tak, og vi kører videre med ordførerne.

Gitte Lillelund Bech (V):

Indledningsvis skal jeg meddele, at jeg taler på vegne af både Venstre og Det Konservative Folkeparti.

Jeg vil starte med at takke trafikministeren for redegørelsen om metroprojektets status og problemer. Vi kan både i Venstre og Det Konservative Folkeparti tilslutte os redegørelsen, og vi noterer med glæde, at projektet kører på skinner, hvis man ellers kan bruge det udtryk i denne her debat.

Jeg er glad for at bo i København. Jeg er faktisk glad for, og jeg er stolt over, at København til oktober endelig får en metro, der gør transportlivet lettere for hver eneste københavner. Åbningen af metroen, selvfølgelig efter de nødvendige sikkerhedsgodkendelser, vil kunne give et løft til hele byen, og vi ser det derfor i både Venstre og Det Konservative Folkeparti som et væsentligt bidrag til den kollektive trafik i København.

Selvfølgelig har der undervejs i metrobyggeriet været gener rundtomkring i byen, høje plankeværker, boren og graven, men jeg tror nu nok,