

ger til undervejs, anderledes kan det simpelt hen ikke være. Og med hensyn til prisen på metroen er det klart, at der er en udgangsposition med en anslået pris, og så kommer der nogle ekstra til-læg hen ad vejen, og sådan har det været på alle store projekter. Vi håber meget på, at det kan holdes inden for de beløb, der er afsat nu, og det går vi da i hvert fald meget stærkt ud fra, for vi har ikke hørt andre signaler.

Så det projekt adskiller sig, hvad det angår, såmænd ikke fra så meget andet, og vi ser frem til og glæder os til, at metroen bliver sat i værk, og det viser sig, at det kan køre førerløst. Det har vi også set andre steder i verden, og det kommer også til at fungere her, det er vi slet ikke i tvivl om.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil da lige sige til hr. Poul Andersen, at stort set alt, hvad vi forudsagde, er sket. Så kan man sige, at man er ligeglad med pengene, men vi vi- ste dem jo økonomien.

Så har vi også sagt med hensyn til sikkerhe- den, at det bliver en meget, meget presset sik- kerhedsmodel. Det kan da godt være, at man har så godt tjek på den i Jernbanetilsynet, at den får lov til at køre igennem, men jeg var ikke klar over, at hele dokumentationen endnu ikke var afleveret. Det vidste jeg ikke. Det får jeg at vide nu. Og jeg kan ikke her få at vide, hvor alvorligt det er, fordi jeg som sagt ikke har adgang til det, jeg kan ikke engang se talen.

Vi står altså her og balancerer på en knivspæg med noget, som jo ikke bare er en liggende ele- vator, for togene skal krydse ind over hinanden, og derfor er sikkerhedssystemet jo helt afgørende. Det ved jeg også godt at hr. Poul Andersen er enig med mig i.

Så må jeg sige, at det her har aldrig været ude til åben diskussion. Ørestadsselskabet er, på trods af hvad der bliver sagt i amter og kommuner, lukket. Vores egne repræsentanter i besty- relsen har tavshedspligt, vi kan ikke komme til at diskutere med dem og på trods af, at skiften- de – i hvert fald socialdemokratiske ministre – har sagt, at nu skulle det foregå åbent, så er der fuldstændig lukket. Det var i høj grad fru Sonja Mikkelsens og også hr. Jacob Bukstis pointe, at nu skulle det foregå åbent.

Og med hensyn til budgetterne er der ikke bare tale om sådan småoverskridelser, budget- terne er tredoblede.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Hr. Poul Fischer som ordfører.

**Poul Fischer (DF):**

Jeg vil indledningsvis gerne sige tak til trafikmi- nisteren for redegørelsen, som jeg fandt fyldest- gørende og bredt orienterende.

I maj 2000 blev der også afholdt en forespørg- selsdebat her i Tinget vedrørende metroen, og ved den lejlighed oplyste daværende trafikmini- ster, hr. Jacob Buksti, at metroens første etape ville åbne i oktober 2002, og at etape 2 ville åbne i maj 2003.

Når man tænker på de fortrædeligheder og problemer, der har været, så holder denne tids- plan vand. Der er tale om et stort projekt, man kan roligt sige efter danske forhold et meget stort projekt, hvor det ville være mærkeligt, om man tidsmæssigt gik frelst igennem.

Kl. 18.55

Metroens 1. etape kan nu åbne den 19. okto- ber med nogle års forsinkelse, og etaperne 2A og 2B følger snarest. Når man i andre storbyer har oplevet, hvorledes metroer fungerer som trans- portafvikler, kan man næsten sige, at metroen kommer med 70-80 års forsinkelse, men bedre sent end aldrig.

Der er ingen tvivl om, at når metroens for- skellige etaper er på plads, så vil den give Kø- benhavn et trafikalt løft. Det mener jeg vi skal glæde os over, selv om tiden er skredet.

Lad mig også ved denne lejlighed sige, at Dansk Folkeparti finder, at det var en god og rigtig løsning, man fandt med metroens 3. etape, en løsning, der rækker ud i fremtiden. Herefter afventer vi de udvidede undersøgelser af city- ringen som en metroløsning.

Driften og vedligeholdelsen af metroen de første 5 år varetages af Ansaldo, der har leveret systemet, hvilket Dansk Folkeparti finder er en rigtig og klog beslutning.

Med hensyn til godkendelsesprocedurene vedrørende togsystemet og driftsforholdene så ser det ud til at være i gode hænder, men det er naturligvis svært at forholde sig til, ligesom be- redskabsplanlægningen med erfaringer fra Sto- rebælt, eller mangel på samme, er vigtige for- hold at have ethundrede procent på plads.

Med hensyn til økonomien i Ørestadsselska- bet er den løbende skredet, og man kender ikke slutresultatet, før entreprenørkravene er ende- lig afklaret på den ene eller den anden måde, hvilket selvfølgelig ikke er uvæsentligt, da det