

**Bortfaldet spørgsmål**

Spm. nr. S 2516

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Spørgsmål nr. S 2516, der er stillet til finansministeren af hr. Villy Søvnald, er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der hermed er bortfaldet, lød således:

Til finansministeren (2/5 2000) af:

**Villy Søvnald (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvor stor en andel af de godt 70.000 personer, der årligt tilgik marginal- og socialgruppen i 1998, som ikke kan forventes at komme tilbage på arbejdsmarkedet, medmindre vi får et mere rummeligt arbejdsmarked og en forbedret forebyggende indsats?«

**Skriftlig begrundelse**

Af Finansredegørelsen 2000, tabel 5.6, side 161, fremgår det, at tilgangen til henholdsvis marginal- og socialgruppen i 1998 var henholdsvis 29.100 og 39.933. Af tabel 5.8, side 164, kan man læse, at ca. 26 pct. fra den brede marginalgruppe og ca. 16 pct. fra socialgruppen i 1996 var kommet i beskæftigelse i 1998. Altså ca. 14.000, hvilket afhængig af bevægelsen mellem marginal- og socialgruppen m.v. må betyde, at i hvert tilfælde 50.000 personer ikke er kommet tilbage til arbejdsmarkedet efter 2 år. Finansredegørelsen 2000 fastslår bl.a., »det er imidlertid også muligt at forbedre den forebyggende indsats og gøre arbejdsmarkedet mere rummeligt« (side 137). Spørgeren ønsker med spørgsmålet at få belyst, hvor stor en del af de ca. 50.000 personer årligt, som ministeren forventer, kan være mål for en sådan indsats.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 60:**

**Forespørgsel til fødevareministeren [om baggrunden for overskridelsen af budgetterne i Fødevedirektoratet].**

Af Kristen Touborg (SF) og Jes Lunde (SF).  
(Forespørgslen anmeldt 4/5 2000).

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Forespørgsel nr. F 31:**

**Forespørgsel til trafikministeren:**

**»Vil ministeren give Folketinget en redegørelse for status i arbejdet med den københavnske metro?«**

Af Margrete Auken (SF).

(Forespørgslen anmeldt 19/1 2000. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/1 2000).

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg gør opmærksom på, at afstemning om eventuelle forslag til vedtagelse vil blive udsat til i morgen, torsdag den 11. maj.

**Begrundelse**

**Margrete Auken (SF):**

Denne her forespørgsel har jo haft en historie, der ville egne sig til en revy. Først havde vi et flertal herinde for en fornuftig løsning på Nørreport, men så blev Venstre banket på plads og trak sig sammen med De Konservative. De Konservative holdt ganske vist fanen en anelse i vejret, men det magiske ord forlig tvang os igen i knæ, uanset at de vilkår, forliget blev indgået på, ganske har ændret sig. Og så trak de andre sig også, for hvorfor dog blive ved?

Vi ved jo godt, at det går skidt med minime-troen, og i øvrigt egner hele metrosagen sig til en revy. Og når det snart er det eneste sjove ved den, er det lidt ærgerligt at give afkald.

Vi gør det alligevel. Sagen er ret forfærdelig. Milliarderne ruller til et projekt, hvis umulighed vi har advaret om længe i forespørgsler, høringer, spørgsmål osv.

Indtil videre oplever københavnernes kun gerne fra de gigantiske byggepladser på centrale trafiksteder. Men regningen kommer jo. Den er der gang i. Den stiger og stiger. Tidsplanerne er der også fremdrift i, de flytter sig. Det har vi nu igen fået bekræftet efter mødet i Ørestadsselskabet med følgegruppen. Nu har man fremrykket det hele til lige efter kommuneval-

get. Det står der ikke, men vi kan jo se datoen. Så er det således, at der er en ren gimmick om, at togene nok skal komme til at køre i 2002.

Og mens alt dette sker, eller altså netop ikke sker, bliver den kollektive trafik i København stadig mere nødlidende. Den sidder fast i trafikpropper og rammes af nedskæringer. De nødvendige udbygninger af DSB udskydes eller skrottes helt, jf. København-Ringsted. Kun den ende af det, SF har snor i gennem finanslovtaler, pinsepakke ser ud til at virke.

Vi finder det ikke ligegyldigt, om der med jævne mellemrum kastes lidt lys ind over elendighederne. Ellers ender det jo med, at københavnernes bare får at vide, at det er HT's og DSB's og så måske de grønne partiers skyld, at den kollektive trafik ikke virker. Men hvis HT og DSB og vi, der ønsker en velfungerende kollektiv trafik, ikke skal stå tilbage med skylden for ulykkerne for trafiksammenbruddet, må vi sørge for, at den åbne debat holdes i live.

Denne sag har ingen vindere. Men det må ikke være de forkerte, der får skubbet ansvaret over på sig. Derudover er der altid en demokratisk nødvendighed om mest mulig åbenhed om sager som denne, også selv om det ender i den sørgmodige konstatering: Hvad sagde jeg?

Jeg kan ikke sige, at jeg er spændt på ministerens svar. Det kommer givetvis til at handle om, at selv om der nu igen er flyttet lidt på et par tidsterminer på nogle tekniske detaljer, så har ministeren tillid til, at metroen kommer til at køre i 2002 som planlagt, og at der altså ikke er nogen grund til at foretage sig noget særligt.

Og så har jeg selvfølgelig et lille håb om, at jeg ikke efter ministerens tale skal op og sige, hvad sagde jeg, nu forsøger man sig igen med gulvtæppet, men takke for, at der virkelig er kommet fut i fejermøget i denne sag.

## Besvarelse

### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil da gerne sige tak for den lejlighed, jeg har fået her til at give en redegørelse og status for arbejdet med den københavnske metro. Og jeg skal da ikke undlade at gøre opmærksom på, at med den begrundelse, vi lige har hørt, er jeg ikke engang sikker på, at det er et spørgsmål om ens humoristiske sans, hvorvidt det her det er et indslag i en løbende revy.

Om status for metroprojektet kan jeg oplyse, at Ørestadsselskabet forventer, at metroens før-

ste etape fra Lergravsparken og Ørestad til Nørreport vil kunne ibrugtages i oktober 2002, og at etape 2A fra Nørreport til Frederiksberg vil kunne ibrugtages i maj året efter, 2003. Formentlig samtidig vil etape 2B fra Frederiksberg til Vanløse kunne ibrugtages. Tidsplanen er således fastholdt i forhold til sidste forår, hvor projektets tidsplan og økonomi blev revurderet.

Ørestadsselskabet har desuden her i foråret igangsat projekteringen af etape 3 fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn. Denne etape vil kunne åbne i 2005, hvis Københavns Amtsråd er parat til at træffe de forudsatte beslutninger, når projekteringen er gennemført.

Tunnelboremaskinerne har afsluttet borearbejdet på Amager og passerer i øjeblikket under Københavns middelalderby. Begge boremaskiner forventes at nå frem til Nørreport inden sommerferien. Således er der boret godt 5 km tunnel ud af de i alt 8 km, og arbejdet med at lægge spor i tunnellerne er gået i gang.

Arbejdet med tunnelstationerne skrider ligeledes planmæssigt frem. Amagerbro, Lergravsparken og universitetets stationer er så langt, at arbejdet med tekniske installationer er påbegyndt. De øvrige tunnelstationer, nødsakke m.v. følger ligeledes tidsplanen.

På Frederiksberg er anlægget af Frederiksberg Station og Forum Station langt fremme, og arbejdet på strækningen fra Frederiksberg til Solbjerg er også i gang.

Højbanen i Ørestaden står så godt som færdig med station og skinner, trædeskinne med strøm og øvrige jernbanetekniske anlæg. På en del af denne strækning forventer togsystem-entreprenøren Ansaldo i denne måned – og det vil faktisk sige på mandag – at indlede testkørsler i fuld skala. Hidtil er to togsæt testet enkeltvis på testsporet i Kontrol- og Vedligeholdelsescentret i Ørestaden. Et tredje togsæt er netop ankommet fra Italien og er nu under testning på testsporet. I den kommende tid forventes der i gennemsnit at ankomme et togsæt om måneden, det næste kommer midt i maj.

Fuldskalatesten på strækningen i Ørestad vil blive indledt med ét togsæt og i løbet af sommeren med flere togsæt på strækningen samtidig med henblik på at teste tog og stationer som et sammenhængende metrosystem. Denne fuldskalatest, ofte omtalt som Functional Section Test, indgår som et led i sikkerhedsgodkendelsen af metroen. Som oplyst i februar 2000 forventes denne test at kunne afsluttes i oktober

2000, det vil sige et par måneder senere end forventet.

Som ligeledes oplyst i februar 2000 vil en anden del af sikkerhedsvurderingen, nemlig vurderingen af den såkaldte ATP-platform, inddrage en del af den bufferperiode, som opstod som følge af anlægsentreprenørens, altså Comets, forsinkelse i foråret 1999.

Fremlæggelse af en revideret tidsplan med en troværdig køreplan for aflevering af den resterende systemdokumentation er – og jeg understreger: er – en afgørende forudsætning for, at man fortsat kan nære tillid til, at metroen kan tages i anvendelse i oktober 2002.

Ansaldto forventer, at sikkerhedsbehandlingen af ATP-platformen hos assessoren vil kunne være afsluttet inden udgangen af 2001. Derefter skal Jernbanetilsynet bruge ca. 1 måned til behandling som led i selve sikkerhedsgodkendelsen. Det vil sige, at det forventes, at den endelige godkendelse af dokumentationen fra Jernbanetilsynet vil foreligge omkring februar 2002. Herefter skal der gennemføres 3 måneders prøvekørsel og 3 måneders prøvedrift, inden metroen kan tages i brug i oktober 2002.

Ørestadsselskabet gennemgår p.t. Ansaldtos reviderede tidsplan. Det sker med henblik på at sikre den bedst mulige opfølgning samt en koordination mellem Ansaldto, den uafhængige assessor TÜV Rheinland og Jernbanetilsynet. Jernbanetilsynet oplyser, at tidsplanen ikke kan betragtes som endeligt aftalt med TÜV, men at der på basis af den af TÜV bekendte dokumentation og øvrige information ikke er noget, som tyder på, at tidsplanens slutdatoer ikke kan holde. Ansaldtos reviderede tidsplan for levering af systemdokumentation forventes således ifølge Ørestadsselskabet ikke at få indflydelse på tidspunktet for åbningen af metroen i oktober 2002.

På Nørreport blev anlægsarbejdet på den dybtliggende gangtunnel påbegyndt den 20. marts 2000. Den gangtunnel, der er under anlæg, er den forbindelse, der tilbyder passagerne det letteste og hurtigste skift mellem metro, S-tog og regionaltog. Det var da også den forbindelse, der allerede i 1995 blev udpeget som den bedste løsning og derfor fastlagt i tillæg 1995 til kollektiv trafikplan udarbejdet af HT og DSB og med inddragelse af Ørestadsselskabet.

Ifølge Ørestadsselskabet forløber arbejdet bag afspærringerne planmæssigt. Anlægsentreprenøren er i gang med at støbe de nye fundamenter, søjler og bjælker, der fremover skal

bære perronloftet. Samtidig er det fryseanlæg, der skal fryse jorden, mens der arbejdes under sporene, under etablering.

DSB har lagt et meget stort og grundigt stykke arbejde i at få en fornuftig trafikafvikling på stationen til at fungere i anlægsfasen, og den foreløbige konklusion er da også, at der ikke kan påvises en egentlig påvirkning af trafikken som følge af anlægsarbejdet på Nørreport. Ja, faktisk er det sådan, at de eneste klager, jeg har hørt om, er klager over musikken.

Anlægsarbejdet er forudset til at vare 30 måneder. Ørestadsselskabet forhandler p.t. med anlægsentreprenøren, DSB og Banestyrelsen om, hvorvidt det vil være muligt, at denne periode forkortes. Det kan ikke vurderes på forhandlingernes nuværende stade, hvorvidt anlægsperioden vil kunne forkortes.

Omkostningerne til anlæg på alle tre etaper af metroen er i aktstykke 250 af 24. juni 1999 vurderet til at beløbe sig til 9,3 mia. kr. i 1999-priser.

Siden aktstykke 250 er der sket tre ændringer af betydning for økonomien:

For det første har Frederiksbergbaneselskabets bestyrelse accepteret under en række forudsætninger, herunder at der sikres bevillingsmæssig hjemmel, at bidrage med 70 mio. kr. til anlæg af Flintholm Station på ringbanen.

For det andet blev det forudsat som led i Nørreport-sagen, at Ørestadsselskabet holder DSB skadesløs for merdriftsomkostninger som følge af de ekstraordinære initiativer på og omkring Nørreport Station, imens den dybtliggende gangtunnel anlægges. Ørestadsselskabet og DSB forhandler for tiden om størrelsen af denne kompensation.

Disse to forhold vil påvirke de samlede omkostninger og lånerammen, og de to forhold vil naturligvis blive forelagt Finansudvalget. Et aktstykke er for tiden under udarbejdelse.

Det tredje forhold, men som Finansudvalget er orienteret om, drejer sig om Ørestadsselskabets mulighed for straksaflyftning af moms i forbindelse med anlæg af infrastrukturen i Ørestaden. Her er der sket det, at Told og Skat pr. 1. juli 1999 har tilbagekaldt en tidligere given tilladelse til straksaflyftning af en del af momsen på byggemodning. Sagen drøftes fortsat mellem Ørestadsselskabet og Told- og Skatregion København. Der sigtes efter at indgå en aftale om de videre praktiske foranstaltninger på baggrund af afgørelsen. Konsekvenserne for

økonomien, herunder lånerammen, vil herefter blive taget op.

I forhold til Ørestadsselskabets samlede økonomi forventes de tre forhold at repræsentere mindre udsving i økonomien. Med det forbedret, som altid må gælde vurderinger af fremtidige forhold, er det fortsat Ørestadsselskabets vurdering, at selskabet vil være i stand til at tilbagebetale sin gæld inden for en tidshorisont på 25 til 30 år som angivet i aktstykke 250.

## Forhandling

### Margrete Auken (SF):

Hvad sagde jeg! Alt går godt, vi har tillid til Ørestadsselskabet, det kommer til at køre til tiden, vi klarer testkørsler – nu snakker jeg ikke om dem, der foregår i øjeblikket, som jeg nok vil mene ligner fabrikstest, netop fordi man ikke har ATP-plattformen på plads; det er jo ikke småting, vi snakker om her, det er jo ikke en detalje, det er selveste styresystemet i noget, der har en højrisiko på højeste niveau. Altså hvis det skal være førerløst, er der ingen plads til noget som helst, der ikke er top, top, top i orden, og det er altså det, man vil klare på et par måneder til sidst. Ja, der skal man være heldig.

Men det gik jo præcis så mismodigt, som jeg havde frygtet og forudset.

Altså vi står over for en sag her nu, hvor den demokratiske offentlighed stort set er blevet kortsluttet hele vejen igennem på alle vigtige beslutninger, oprindeligt med udformningen og tilblivelsen af projektet, linjeføring osv., da man valgte system, altså den førerløse metro, da man indskrev kontrakter og lavede kompenserende besparelser, bl.a. fra fire til tre vogne, og man valgte de billigste, men i længden altså dyreste entreprenører, og dér har vi altså ikke set enden endnu, frygter jeg, men jeg håber ikke, jeg har ret, for vi kommer jo til at betale det alle sammen. Uanset hvem der så kan håne hvem, så bliver det os, der får regningen.

Konstruktiv kritik har heller ikke været velset, folk bliver gennemgående sure, når man påpeger det. Jeg har ikke beskyldt ministeren for at blive det, han har et temperament, som gør, at det behøver vi ikke at udveksle med hinanden.

Jeg vil bare sige, at Ørestadsselskabet selv i hele forløbet har været en stat i staten.

Finansministeriets og Trafikministeriets repræsentanter i Ørestadsselskabets bestyrelse er

trukket ud, det skal man lige bemærke, så den direkte føling med projektet er væk. Ministeren bliver kun orienteret indirekte, og det har jeg også kunnet høre nu. Ansvarer er stort set uklart, og ministeren var omtrent så velinformeret, som jeg var, efter at have læst Ritzau i går. Og der håber jeg selvfølgelig, at han er mere informeret, men det var sådan omtrent, som jeg kunne genkende pressemeddelelsen fra her i morges, hvor jeg fik set den.

Ørestadsselskabet har været elendigt til at planlægge og samarbejde og styre udførelsen af projektet på trods af en hær – og det har vi slet ikke haft fat i endnu – af højt betalte rådgivere. Så vidt vi har kunnet regne os frem til, betaler man 1 mia. kr. til COWI for at svare på et spørgsmål deroppefra, fordi man bare sender det videre, og det har været en fed forretning for dem, men jo ikke så klogt for os.

På trods af alt det står vi nu med de her ting, hvor Comets forsinkelser betyder en ekstraregning, og hvor det endnu ikke er afgjort, hvilke milliardclaims der kommer ud af det her. Frederiksberg Station bliver uanset hvad dyrere, 141 mio. kr., plus en ikke særlig god løsning, Nørreport Station, som ministeren sagde var vældig, vældig god, ender altså i en helle oppe på Frederiksborggade for de fleste passagerer, som så i den ultimative regnevejrsløsning skal over forskellige gange. Der var mange, der ønskede sig i 1995, at man kunne lave den højtliggende tunnel, det skal vi ikke gå ind i nu. Jeg vil bare sige, at løsningen ikke er nogen lykkelig løsning.

Og for Ansaldo skrider tidsplanerne hele tiden. Nu er så firmaet – og det synes jeg lige hører med i det her forløb, det er rygter, men de er værd at lytte efter – også sat til salg. Jeg ved ikke, om ministeren har hørt det, men jeg synes, det er værd, at det bliver sagt nu her, at de er nået frem. Og hvad gør vi, hvis det er den her situation? Jeg tror ikke, der er nogen, der vil gå ind og overtage det her system, sådan som det ligger.

Man skal huske, at Ansaldo aldrig, aldrig, aldrig har leveret et førerløst system – eller et ubemandet system, lad os nu bruge den præcise term. Det, der skulle være referenceprojektet i Los Angeles, er blevet en fiasko, hvad det angår. Det kører nu med bemanning, og det er selvfølgelig ikke stærke fagforeninger i Los Angeles, der har forhindret, at det blev ubemandet. Det er, fordi det ikke kan.

Budgetter og lånerammer har der hele tiden været fremdrift i, senest altså fra 5,8 mia. til foreløbig 10,6 mia., som er lånerammen i det forløb her.

Vi har set, hvad der er sket med Ørestaden, hvor det ganske vist har været præsenteret, som om man fik solgt en masse, men hvor vi jo nu oplever det pres, der er på Storcentret på trods af centerloven. Man presses fra den anden side i Ørestaden i konkurrence med havnen, med hovedstaden, med Malmøbrostaden, som har meget billigere og lige så attraktive grunde. Det er noget af det, vi også står i.

Så har vi nogle trafikprognoser, som i hele det her forløb har været tendentiøse, det vil jeg ikke gå ind i.

Fra et »win and win-scenario« står vi nu med et »taber og tabt-scenario« med dårlige og stærkt forsinkede løsninger, med høje udgifter for staten og kommunens borgere, udflytning af statsinstitutionerne, jeg behøver ikke at nævne dem her, men det har jo været en måde at løse problemet på. Nogle af dem synes jeg er fornuftige, andre af dem er katastrofale, men det har hele tiden været pakket ind i Ørestadens og metroens elendige situation.

Ansaldos forsinkelser vil nu komme for en dag, men jeg kan jo se på det hele, at vi skal vente til på den anden side af kommunevalget. Man kan håbe på, det går godt, at det ikke bliver opdaget før. Vi har jo ikke kunnet få nogle nøjagtige tidsplaner, vi har bare fået at vide, at til den tid vil det være der.

Mig bekendt har TÜV Rheinland ikke set noget endnu af det afgørende. Altså det er ikke den der fabrikstest, det er selvfølgelig imponerende, at man har fået dronningen til at indvie en fabrikstest, jeg ved ikke, om det nogen sinde før er sket, at man har kunnet det derude. Men det er altså karrosserierne, vi har set der, med mindre ministeren kan gå herop og sige, at vi er velkomne til at gå de her test igennem, og at det er andet end fabrikstest. Men det har vi hidtil ikke kunnet få lov til, vil jeg godt lige sige.

Så har jeg også nogle bud på, hvad man faktisk kunne gøre, hvis man ville. Men da jeg selv mener, man skal respektere den røde lampe her, vil jeg afstå fra det i den her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg kan ikke rigtig følge fru Margrete Auken i, at det skulle være en revy. Så må jeg da i hvert

fald konstatere, at revyholdet har indskrænket sig.

Jeg vil gerne takke for redegørelsen, og jeg vil også gerne konstatere, at ministerens redegørelse hænger utrolig godt sammen med de svar, der er afgivet til spørgsmålene 142-144 og også 281.

Det følger også den orientering, som vi har fået i følgegruppen, for der er jo nogle partier, der står bag ved det her og også følger det her kritisk for at få det her projekt på plads.

Det er jo en ændret forespørgsel, vi har i dag i forhold til den, der blev stillet den 19. januar 2000, da var der andre elementer i, sådan er det, sådan er det med den type projekter.

Jeg mener, jeg bedst kan sammenligne metroprojektet med det, der er foregået omkring Storebælt. I nye store projekter vil der fremstå nogle ting, man ikke har kunnet forudse. Men det, der aldrig bliver fremhævet, når det er, man er kritisk og gerne vil have en forespørgsel eller en redegørelse omkring de her ting, er egentlig baggrunden for, hvorfor det her projekt er sat i gang. Det synes jeg at fru Margrete Auken ikke har vægtet særlig højt.

Og derfor vil jeg da gerne trække de linjer frem her i dag og også gerne rose de partier og de personer, som har skabt det her visionære projekt, ikke alene kun i forhold til at få det økonomisk til at nå sammen i forhold til hele projektet omkring Ørestaden, men også som det element, der skal være med til at sammenbygge den kollektive trafik i hovedstaden på den helt rigtige måde. Det er godt set. Men det er klart, at der vil være nogle situationer, som skal revideres hen ad vejen.

Det er vores helt klare opfattelse, at vi med de her ting i disse år er ved at få placeret København på en fremtrædende plads i Nord-europa.

Jeg vil også gerne rose ministeren for præciseringen af ansvaret her. Selvfølgelig er ministeren overansvarlig for tingene, men der er altså en bestyrelse, og jeg mener også, at det klart er signaleret her i dag fra ministerens side, at det er blevet præciseret, at der er blevet strammet op på tingene, og det var der for øvrigt også gjort af tidligere trafikministre.

Vi tager de tre ændringer af økonomien til efterretning, som er det faktuelle, der er sket siden 1999. Det er ikke alt, der kan forudses, må jeg sige til fru Margrete Auken. Vi tager gerne del i det ansvar.

Jeg vil også her i dag sige, at der vil komme nogle nye situationer, som skal løses. Det projekt skal vi have på plads.

Jeg vil også gerne sige, at jeg som provinsbo glæder mig meget over det store løft, som vi er med til at give København i de år her. Det er trods alt alle danskeres hovedstad. Får vi givet København det rigtige løft, får vi også trukket Danmark videre ud i fremtiden, og det er jo det, det hele handler om.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Nederst i mit manuskript står der – det fik jeg ikke læst – at skulle det være Ørestaden og minimetroen, der skulle kickstarte videnssamfundet, så synes jeg, man har anbragt sparket et noget uhensigtsmæssigt sted. Det går rask væk den forkerte vej i det her foretagende.

Jeg vil meget gerne drøfte med hr. Poul Andersen, hvad baggrunden var for, at det her projekt blev vedtaget. Jeg ved faktisk meget om det, og det er ikke rigtigt, når hr. Poul Andersen siger, at jeg ikke har interesseret mig for det. Jeg tror ikke, hr. Poul Andersen har interesseret sig for, hvordan debatten er forløbet. Jeg har interesseret mig meget for det. Jeg har fordybet mig i det. Vi har spurgt til det. Vi har haft høringer om det. Vi har haft forespørgsel på forespørgsel på forespørgsel, hvor vi også har været nede i den ende af sagen. Så bestemt jo.

Vi var meget begejstrede for, at man ville lave et godt kollektivt trafiksystem. Vi havde satset på den letbane, når vi går tilbage nu til 1991-1992, hvornår det nu var, og så står vi pludselig med en metro – en minimetro, førerløs endda, det skulle være særlig sexet – og så viser det sig, efterhånden som vi får boret os ned i det, at der er noget galt. Det har vi fordybet os meget i, det vil jeg sige – desværre for forligspartierne – det er godt belyst, hvad det er, der er gået galt.

Jeg vil da egentlig godt spørge hr. Poul Andersen, om han selv er villig til at komme op her og forklare, hvor det her system er så utrolig fremragende i forhold til, at vi havde fået en letbane, som vi ville have haft nu, hvis vi havde satset på den.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg kunne forstå, at den socialdemokratiske ordfører var glad. Jeg ved ikke, hvorfor han er glad.

Jeg har to spørgsmål: Vil hr. Poul Andersen blive ved med at acceptere reviderede tidsplaner, reviderede tidsplaner, reviderede tidsplaner, reviderede tidsplaner fra Ansaldo's side? Er der aldrig noget punktum her i livet? Det er det ene.

Det andet er omkring Ørestadsselskabet: Kan hr. Poul Andersen bekræfte, at i de beregninger og budgetter, der blev fremsendt til Finansudvalget den 11. juni 1999, vises der et stigende likviditetsunderskud på Ørestadsselskabets budget? Og kan hr. Poul Andersen så i den forbindelse bekræfte, at man kommer i en vanskeligere og vanskeligere situation, bl.a. fordi miljøministeren har sagt, at der ikke skal være noget storcenter ude på Amager? Hvad vil hr. Poul Andersen så gøre? Hvor vil hr. Poul Andersen finde pengene henne?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Hvorfor valg af det ene eller det andet materiel, blev der spurgt om. Jeg vil bare sige, at det jo blev fastlagt for flere år siden, hvordan det her skulle skrues sammen.

Vedrørende Ansaldo: Jo, der har været nogle situationer, hvor Ørestadsselskabet har været inde og præciseret kravene over for Ansaldo og også fået kigget på, om det hang sammen med det, der har været aftalt. Hvis hr. Søren Kolstrup lige vil skrue tiden 5 minutter tilbage, så gjorde jeg også opmærksom på her i min tale, at den slags ting vil forekomme ved store projekter. Der vil være nogle situationer, som man ikke har kunnet forudse, og så må man gå ind og vurdere, om der er et krav om ekstrækonomi eller der ikke er, og sådan er den situation. Det, det handler om, er at få det her projekt kørt færdigt.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jo, det kan vi jo sådan set godt give hr. Poul Andersen ret i, men der er jo ikke noget, der tyder på, at det kommer til at fungere, vil jeg så godt sige.

Og jeg kan forstå, at hr. Poul Andersen ikke er klar over, hvor meget vi faktisk har fordybet os i det tidligere, for jeg ved betragtelig mere om, hvad der skete i den sammenhæng.

Jeg vil godt lige sige, at når man siger, at det her skulle være det, der fik det hele til at hænge sammen, så skulle hr. Poul Andersen prøve at studere stationernes placering. Der er alt for

lange afstande imellem dem, hvis vi sammenligner med det metrokoncept, man har andre steder i verden, hvor man siger, at det er inden for en bestemt ramme, man kan skaffe kunder.

Hr. Poul Andersen var vist med, da vi var i Wien, hvor vi jo fik en meget klar tilkendegivelse af, at dér havde man gjort det helt anderledes, man havde meget længere stationer, men til gengæld havde man meget kortere gangafstande. I hele vores system dér ligger stationerne nu med meget lange gangafstande og med masser af skift.

Det er netop lige præcis ikke tænkt ind i sammenhæng med den øvrige kollektive trafik. Ørestadsselskabet har helt kørt sit eget løb uden overhovedet at forhandle tingene på plads – i hvert fald inden – og så har man prøvet at reparere lidt på tingene hen ad vejen.

Men jeg vil godt lige have en redegørelse for, om hr. Poul Andersen har nogen fornemmelse af, at der her er lavet en god sammenhæng i forhold til, hvordan det var i Wien.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Hr. Poul Andersen har ret i, at man ved store projekter somme tider må finde sig i, at tidsfristerne overskrides, men spørgsmålet er fortsat: Skal man blive ved med at acceptere revision af tidsfristerne? Har hr. Poul Andersen aldrig på noget tidspunkt overvejet en deadline? Har hr. Poul Andersen aldrig overvejet, at man eventuelt hurtigt, nemt og let kunne installere tog, som man kan købe umiddelbart, der blot ikke er førerløse og ikke gør Danmark til sådan et eksperiment for en bestemt virksomhed mod syd? Det er det ene.

Det andet er, at hr. Poul Andersen glemte at besvare mit spørgsmål om, hvor pengene egentlig skal komme fra, og om hr. Poul Andersen fortsat vil bekræfte, at det er korrekt, at man er kommet i en skærpet likviditetskrise?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Har man en baggrund for kritisk at ville køre et projekt færdigt og gå ind i den dialog, eller er det et spørgsmål om egenprofilering, det handler om?

Jeg kan jo godt mindes – må jeg sige til fru Margrete Auken – hele den retorik, der var omkring Nørreport, og hvad der skulle foregå der. Det kan måske godt være, at der er lidt fejlslag i rytmerne i den musik, der bliver spillet på

perronen for øjeblikket, men ellers fungerer det jo egentlig rimelig godt. Jeg kan også mindes turen til Napoli og Østrig, hvor vi har gennemgået de ting her, som afstedkom en høring, hvor vi også fik præciseret nogle ting.

Jo, fru Margrete Auken har været meget kritisk omkring de ting her, men til gavn for hvad? Hvad er det, fru Margrete Auken vil opnå med det? Er det et spørgsmål om projektet? Er det det, der skal færdiggøres på en ordentlig og en forsvarlig måde, eller er det et spørgsmål om hele tiden kritikløst at drive en kile ind for at få en profilering? Det er det, jeg stiller mig selv spørgsmål om i dag.

Til hr. Søren Kolstrup: Vedrørende tidsfristerne skal jeg bare sige, at det har ministeren jo redegjort for her. Det forventelige, og det er også klart sagt omkring de ting her, er det, Ørestadens bestyrelse har meldt ud, og det er det, man skal holde sig til, og det er det, vi forventer bliver resultatet.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg er meget ked af, hvis hr. Poul Andersen tror, at det her er noget, vi bare gør for at profilere os. Det synes jeg er en undermålerbeskyldning. Eller at vi gør det for at drive en kile ind i et projekt. Det synes jeg sådan set at forligspartierne kan klare helt alene. Det behøver vi andre ikke at gøre. Nej, det, vi har været optaget af, er, om vi dog kunne få råbt så meget op i tide, så man kunne prøve at gøre noget for at redde projektet.

Så bliver hr. Poul Andersen og ministeren – jeg ved ikke med hvilken indre tryghed – ved med at sige, at det er der ingen grund til, det kommer til at gå, men tidsplanerne er faktisk allerede nu skredet meget. Vi skulle have haft de her ting færdige. I 1997 skulle vi første gang have haft de tekniske ting til godkendelse. Det er 3 år siden. Og det er skredet. Budgetterne er steget fra knap 5 mia. kr. til 10,8 mia. kr.

Jeg forstår ikke, hvad det er for en hovenhed at sige, at vi bare stiller spørgsmål, fordi vi vil drive kiler ind! Vi rejser da de her debatter i det uendelige, fordi vi skal betale det i fællesskab, og det er København, det kommer til at gå ud over. Vi gør det for at råbe så meget vagt i gear, at vi måske kunne lave nogle indgreb, som kunne få det på ret køl, uden at det kører definitivt ud over kanten. Jeg er bange for, at med den holdning til det, så får Ansaldo bare lov til at køre løbet, indtil det definitivt er for sent, og

så kan jeg sige engang til: Hvad sagde jeg? Og så kan der stå på min gravsten, at jeg havde ret, og det er der jo ikke meget skæg ved.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja, jeg kan blot konstatere, at hr. Poul Andersen åbenbart er indstillet på at trække pinen i langdrag; ikke blot er han en tålmodig sjæl – det er jo én ting – men han ser også eventuelt klart og lader ondt eventuelt blive værre, og han ønsker ikke at formulere en deadline for sig selv, selv om det jo er rart somme tider at have lidt justits med sig selv. Det er det ene.

Det andet, jeg kan konstatere, er, at hr. Poul Andersen ikke ønsker at gå ind i den økonomiske diskussion, men jeg venter så med den, til ministeren kommer.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg mener da ikke, jeg kommer med en undermålerkritik. Jeg kommer med en kritik eller et signal set fra den stol, jeg sidder på, set fra den måde, som jeg mener fru Margrete Auken har ageret på i den her proces. Den er vel lige så legal som den, fru Margrete Auken redegør for her, hvor hun mener, at det har været en revyforestilling.

Jeg vil gerne sige, at fru Margrete Aukens ageren kan jo selvfølgelig også forstås på den måde, at når man står uden for en aftale, så kan man måske agere på en anden måde. Socialdemokratiet er med i en aftale om det her projekt. Det er vores helt klare målsætning, at det projekt skal køres igennem. Vi er kritiske over for tingene. Ministeren og den foregående minister har strammet op på styringen, så vi er fortrøstningsfulde, også med den redegørelse, der er blevet givet her i dag.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne sige trafikministeren tak for redegørelsen, som jeg kan tilslutte mig. Den svarer til forventningerne om, at metroprojektet nu skridter planmæssigt frem, efter at Ørestadsselskabet fik ny formand. Tidsfaktoren og økonomien skulle nu holde, så jeg er nærmest fru Margrete Auken taknemlig for, at vi har fået denne forespørgsel her i dag.

Jeg har bemærket, at ordlyden til forespørgslen har ændret karakter fra den første anmodning om forespørgslen til den, vi behandler i dag. Men det er vel kendsgerningerne, der har

mildnet fru Margrete Aukens sind, uden at fru Margrete Auken bryder sig om at indrømme det.

Vi må vel konstatere, at det ikke kom til at gå så galt med projekt Nørreport, som præsten og hendes disciple spåede: at der ville være store problemer for passagererne. Det viste sig jo, at københavnernes godt kan gå i takt.

Som sagt: Jeg er tilfreds med, at vi ikke forringede projektet. Vi fik det bedste projekt, og så sparede vi efter den tidligere trafikministers udsagn 200 mio. kr., og det er jo ikke så ringe endda.

Jeg vil også tro, at hr. Arne Melchior og også hr. Brian Mikkelsen har fået lidt mere ro i sjælen, men måske er lidt skamfulde over at gøre sig til talsmænd for fru Margrete Aukens spådomme.

Så vil jeg gerne rose DSB for, at de har gjort så store anstrengelser for, at arbejdet kan glide så fornuftigt, som tilfældet er. Den eneste kritik, jeg har hørt, er, at der er meget beskidt på toiletterne på Nørreport Station, men det er jo en anden snak, og det vil jeg tro kan blive løst.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Ja, det er godt, at hr. Svend Heiselbergs hukkommelse er så kort. Da vi rejste debatten i sin tid, vidste hr. Svend Heiselberg også godt, at den slutløsning, vi får, jo bliver ringere end den, som hr. Svend Heiselberg var med til at arbejde for. For det bliver den ultimative regnvejrsløsning. Vi stod faktisk med en bedre slutløsning, som så på grund af de 200 mio. kr. blev skrottet. De 200 mio. kr. opstod bl.a., fordi den daværende trafikminister, fru Sonja Mikkelsen, havde fundet ud af, at en almindelig rulletrappe kostede 165 mio. kr. Den plejer at koste 10! Så det er jo bare sådan lige det, der er sket i det forløb dér.

Så vil jeg da i øvrigt gerne være med til at dele rosen til DSB, og vil jeg sige, at hvis ikke hr. Svend Heiselberg og hr. Brian Mikkelsen og hr. Arne Melchior og undertegnede havde sørget for, at der kom så meget totalstøj på inden, så tror jeg ikke, at DSB havde fået de optimale muligheder, de nu har fået, for at lave det sådan, så vi i hvert fald – og jeg håber, det bliver ved – ikke får mere kaos, end vi har fået.

Og jeg vil godt bede om: Kan vi ikke få det ud af denne her forespørgsel, at i hvert fald musikken stoppes? For den er rædselsfuld at



høre på. Og hvor den kom fra, ud over at det var en vrøvlesag? Stop den!

Men derudover vil jeg godt sige til hr. Svend Heiselberg: Det dér med Nørreport er en dårlig løsning, men det er godt, det ikke er gået galt, og jeg takker for, at vi alle sammen har arbejdet for, at det ikke skulle ske. For hvis ikke balladen havde været der, hvad så?

Og så lige en ting, og så skal jeg nok stoppe her: Er hr. Heiselberg helt ubekymret med hensyn til økonomien? Er det, fordi det er hr. Henning Christophersen, der sidder derovre, at man tænker: Ham skal vi ikke genere?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, jeg vil da sige tak til hr. Svend Heiselberg for hans omsorg for min sjælero. Det er da sødt af kollegaen. Jeg skal redegøre for det i min ordførertale.

Men jeg skal minde hr. Svend Heiselberg om, at da denne forespørgsel blev indgivet i januar måned, stod hr. Svend Heiselbergs navn først, bl.a. fordi han repræsenterer det største af de fem partier, der den dag var enige om at rejse denne forespørgsel. Skønt det var min idé, tilbød jeg hr. Heiselberg at stå først på grund af partistørrelsen, og det sagde han ja tak til.

Så kom jeg senere med forslag om, at vi skulle trække den igen, for jeg tror ikke, at denne debat i dag bringer metroen hverken mange medier eller dage frem, men altså hr. Heiselberg har jo selv været meget urolig, så han skal nok passe lidt på med at skælde for meget ud på den, der har fastholdt forespørgslen.

Det er jo ofte de modige, der stiller de frække spørgsmål, og denne her sag vil vi jo snart få opklaring i, altså i løbet af et halvt eller et helt år. Så der skal et vist mod til at påstå det, fru Margrete Auken påstår, og som jeg ikke kan sige om jeg er enig i, for jeg har ikke forstand nok på det. Men jeg vil bede hr. Heiselberg: Pas nu på, og husk egne gerninger.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jo, men jeg vil sige til hr. Arne Melchior, at jeg takkede også fru Margrete Auken, fordi hun har fastholdt forespørgslen. Det synes vi da er meget fint at hun har. Nu har vi jo så fået den fornøjelse og den mulighed at kunne konstatere, at det er kommet til at gå betydelig bedre, end i hvert fald nogle af ordførerne gav udtryk

for. Så det har vi ingenting haft imod, og det har jeg også sagt.

Så vil jeg gerne sige til fru Margrete Auken vedrørende både økonomien og tidsplanen, at ja, så har vi en forsikring om nu – og den må vi tro på, om vi vil – men vi har en forsikring om og også en tro på, at nu kan det holde.

Og så synes jeg, at hele den uro, som man har skabt om det projekt, der jo egentlig er blevet vedtaget og skal gennemføres, for at det skal gavne den kollektive trafik i København – det skal gavne hele hovedstadsregionen – skulle stoppe. Nu synes jeg, at vi skulle koncentrere os om at få gennemført et projekt, der kunne være med til at løse den kollektive trafik her i regionen.

Men det viser sig jo, hver gang der skal laves noget her i regionen – og det er derfor, det er så svært at lave noget – så kommer københavnerne specielt og laver skuddermudder i det i et omfang, som, ja, det kan næsten ikke beskrives, og derfor er det næsten umuligt at løse nogen ting her i Københavnsområdet. Men det er jo fru Margrete Auken, der må forklare sine vælgere, hvorfor det er så besværligt.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, nu kommer jeg alligevel til at stykke min ordførertale op i lidt små bemærkninger. Men jeg kan ikke dy mig for et spørgsmål til hr. Heiselberg. Min kollega hr. Svend Heiselberg gentog nu i sin korte bemærkning, hvad han også sagde i sin ordførertale, at han nu havde konstateret, han sagde endda: Vi kan nu konstatere, at det går bedre, end vi, inklusive hr. Heiselberg, hidtil har troet. Jeg vil gerne bede om at få at vide: Hvad bygger hr. Heiselberg den konstatering på? At konstatere noget, det er jo at erklære det for fakta.

Jeg vil også gerne tro. Jeg elsker at tro og være positiv og glæde mig til de gode ting, og jeg takker også for ministerens redegørelse, og han tror også, og han er også i god tro, men hvor er det, hr. Heiselberg har materialet fra, baggrunden for at konstatere noget som helst?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt sige til hr. Heiselberg, at der var ingen af os, der håbede, at der ville blive kaos på Nørreport. Jeg synes, at det, vi har på Nørreport, da er dødssygt. Har hr. Svend Heiselberg

været der? Og det er 3 år, det skal stå på. Det er dødssygt. Der er forfærdeligt der.

Men vi kan undgå, at det hele bliver kaos, og det tror jeg vi i høj grad skal takke DSB for, og så synes jeg, vi skal takke hinanden for, at der blev sat så meget lys på det, at det var muligt for DSB både at skrab pengene og vilkårene hjem, så man kunne undgå kaos.

Men det er da dødssygt. Prøv at komme derned! Der er ingen, der kan glæde sig over, at det er rart, og det kunne vi altså have undgået, hvis hr. Svend Heiselberg havde været fast i kødet i forhold til det, han havde oppe i hovedet. For jeg ved, han har forstået det. Han er helt klar over det. Det er en ren gimmick, når han står her og spiller tumpet, fordi han er ikke tumpet. Han ved det godt, det har jeg opdaget i løbet af det forløb dér; den går ikke længere, den dér med at gemme sig bag, at man sådan nok er lidt en tumling.

Så vil jeg lige sige om det dér med at have en tro på, at projektet går godt økonomisk. Det er der intet der tyder på, og indtil videre er det gået ragende galt. Vi har fået fordoblet budgettet. Vi har mere end fordoblet budgettet. Og vi har udsat det og udsat det og udsat det, og jeg tror ikke på med den viden, jeg nu har om hr. Heiselbergs indsigt og evne til at opfatte, at hr. Heiselberg tror på, at det kommer til at køre i 2002. Nu står det i de grønne bøger. Jeg tror ikke på, at han tror på det.

Jeg tror heller ikke på, at trafikministeren tror på det. Ikke en meter tror jeg på det, og nu kan han gå op og forsikre, og så kan jeg jo så overveje, hvor jeg vil placere det henne det her foretagende. Men jeg tror ikke på, at han eller hr. Heiselberg eller hr. Mikkelsen eller for den sags skyld heller ikke hr. Poul Andersen tror på det.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**

Hr. Svend Heiselberg. Og mens hr. Svend Heiselberg går op, kan jeg sige, at udtryk som tumper og andet skal ikke anvendes her fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det er heller ikke acceptabelt.

Jeg tror, at hr. Arne Melchior har hørt ministerens indlæg i dag, og jeg ved, at hr. Arne Melchior også var til et møde i går, hvor han fik en god og bred orientering fra formanden for Ørestadsselskabet. Jeg har også forståelsen af, at der var tiltro til, at det, der blev lagt frem, det

var der også opbakning til, og at det var linjen, der kunne køres både økonomisk og tidsmæssigt. Jeg hørte i hvert fald ikke andre udtalelser. Og det vil jeg også tro er gældende her i dag.

Alt det, som fru Margrete Auken står og siger her, tillægger jeg ikke ret stor betydning, ud over at jeg må konstatere, at fru Margrete Aukens siger, at jeg ikke er dum. Det er jeg selvfølgelig meget glad for. Jeg ved ikke, om jeg kan få det på papir, for der er nogle, der somme tider beskylder mig for det modsatte.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Ja, nu skal det her jo ikke udvikle sig til en religiøs diskussion om tro og tro på andres tro. Og jeg kan ikke rigtig forstå, at hr. Heiselberg refererer til et møde i går, som der ikke skal refereres fra. Men det må han selvfølgelig selv om.

Men det kedelige ved det er jo, at vi har også troet på det de tidligere gange, vi har fået andre beskeder. Vi har jo troet hver gang, for vi vil jo gerne tro. Og vi tror da, at vi får sandheden at vide, således som de pågældende på det pågældende tidspunkt ser sandheden.

Men vi er altså blevet skuffede i vores tro et antal gange, og derfor var mit ubesvarede spørgsmål til hr. Heiselberg, hvordan hr. Heiselberg kunne konstatere noget. Det eneste, han kan konstatere, er nogle beskeder, han har fået, og som han både håber og tror – ligesom jeg – på skal holde denne gang. Men jeg mener, at jeg kan frakende hr. Heiselberg at kunne konstatere noget, altså have en viden om, hvordan dette her vil forløbe. Han har et håb, han har en tro, men nul viden.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Først lige til formanden. Jeg vil da gerne sige undskyld for, at jeg sagde, at hr. Heiselberg ikke er en tumpet. Så vil jeg så sige det på en anden måde: Han kan ikke frikendes ud fra tumpeparagraffen. Det må jeg vist godt sige. Han kan ikke frikendes ud fra tumpeparagraffen, det har jeg nemlig troet hidtil. Altså jeg vil gerne tilstå her, når vi nu snakker om tro, at det har jeg hidtil troet at han kunne. Det har jeg opdaget, at han ikke kan.

Prøv at lægge mærke til, hvordan hr. Heiselberg overhovedet ikke kommer ind på de giftige sager i denne her debat. Ikke overhovedet kommer han til at snakke hverken økonomi el-

ler tidsplaner eller teknik eller Ansaldo; prøv at lægge mærke til det. Og han har været med til de her møder. Han har ikke sagt en lyd om det.

Og det er jo, fordi denne her tumpeparagraf ikke kan frikende ham, og han er godt klar over det. Han er fuldstændig klar over, hvad det er for en situation, vi er i nu, og det eneste, han har sagt, som han kan komme til at få problemer med, er, at han har sagt, at denne her gang tror han på det. Efter de syv andre gange, hvor det gik galt, så tror han på det denne her gang. Og det gør han selvfølgelig heller ikke.

Men prøv at lægge mærke til, ikke en lyd har der været om den økonomiske skandale. Man har bare skældt lidt ud på københavnerne over, at de ikke har været taknemlige over, at de har fået det her ned i halsen.

#### **Brian Mikkelsen (KF):**

Det Konservative Folkeparti synes, det er en udmærket idé, at man en gang imellem evaluerer et så stort projekt som det her projekt, vi taler om i dag, også går lidt hårdt til det og ser på, hvad de forskellige partier mener om forløbet, om de ting, der er sket, og hvordan fremtiden skal se ud.

Det er en delikat og lidt svær sag for Det Konservative Folkeparti, for på den ene side er der ikke nogen tvivl om, at det er et fantastisk projekt. Det er et projekt, der løfter trafiksituationen i hele hovedstadsområdet, og det er der ekstremt meget behov for, både kollektivt og privatbilismemæssigt. Det her vil være med til at løfte nogle problemer væk fra overfladen, som sandsynligvis vil fremtidssikre trafikken i Københavns indre del i hvert fald nogle år frem. Hele projektet er altså aldeles fremragende som koncept.

På den anden side vil jeg ikke lægge skjul på, at vi som forligsparti har været udsat for nogle svære overvejelser gennem en længere periode, helt nøjagtigt i halvandet år, for vi synes ikke, det går rigtig godt med projektet. Det vil jeg ikke lægge skjul på; det går ikke rigtig godt. Kendsgørningerne er nemlig følgende:

Sagen er den, at vi ikke har en samlet trafikplan for København. Kendsgørningen er den, at de forskellige trafikmyndigheder ikke rigtig har fundet ud af at samarbejde. Kendsgørningen er den, at da Trafikudvalget var på besøg i Wien, kunne man se et koordineret trafikvæsen, hvor der var forskellige omstillingsmuligheder, som slet, slet ikke eksisterer i København.

Kendsgørningen er også den, at vi har måttet lægge øre og krop til et astronomisk budgethop fra 4,3 mia. kr. til p.t. 10,6 mia. kr.

Kendsgørningen er også den, at vi på en høring i juni 1998, på et besøg hos Ansaldo i august 1998, tilsvarende besøg i Wien i 1998, i Trafikudvalget den 16. december 1998 og i Finansudvalget i april 1999 har fået vidt forskellige oplysninger om det her projekt.

I Finansudvalget, da man havde sagen for præcis 1 år siden, fik vi at vide, at tidsfristerne var skredet fire gange. Siden da har vi fået nye oplysninger to gange efterfølgende, i efteråret 1999 og i januar 2000. Det vil sige, at det, som vi har fået præsenteret i går og i dag, er en syvende ny tidsplan, en syvende ny tidsplan. Jeg vil ikke lægge skjul på, at sådan som jeg har hørt den forklaret, synes jeg, at den lyder fornuftig, og jeg kan ikke rigtig indvende noget imod den for mit partis vedkommende. Men i baghovedet, når man nu argumenterer for det – og vi respekterer det – så må vi altså erkende, at det er syvende gang, vi er blevet præsenteret for en ny tidsplan uden nogen som helst konsekvenser.

Kendsgørningen er også den, at der er nogle strukturproblemer i selve selskabet, som man ikke har taget fat på. Men den afsluttende kendsgørning er altså også den, at vi her har et helt igennem godt og fornemt projekt, som vi bakker fuldtone og bag i Det Konservative Folkeparti, og vi vil gøre alt, hvad vi overhovedet kan, for at det bliver en ordentlig succes.

Det er selvfølgelig en opbakning til selve projektet, men det er også en tilkendegivelse af og et signal til forskellige socialdemokratiske trafikministre om, at man kunne godt have taget mere fat på ledelseskonstruktionen, at man kunne godt have taget fat på de problemer, der har været. Så kunne vi have haft et bedre projekt, så havde man undgået de her diskussioner, for forligspartierne står 100 pct. bag det her, og jeg fornemmer også, at der i hvert fald er flere partier i Folketinget, som håber og tror på, det her projekt bliver en succes.

Men altså afslutningsvis: Vi bakker stadig væk helt op omkring projektet, påtager os vores del af ansvaret for det. Vi mener godt, man kunne have grebet ind tidligere over for nogle af de problemer, der er, og vi mener også, at man stadig væk skal være meget, meget, meget overvågende med hensyn til, hvad der sker. For selv om tiden skrider frem og vi forhåbentlig får nogle køreklare tog i efteråret 2002, så kan

det skride. Skattedyderne kan komme til betale endnu flere penge for det her. Og vi kan risikere, der først kommer til at køre nogle tog i 2004 eller 2005, hvis vi ikke er meget mere nøjeregnende, end vi i hvert fald hidtil har været.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Først tak til hr. Brian Mikkelsen for et indlæg, som tyder på, at i hvert fald De Konservative prøver virkelig at spidse både øre og øjne i den her sag her og følge med i, hvad der foregår.

Og det er altså på den baggrund, jeg vil spørge hr. Brian Mikkelsen, altså på baggrund af respekt for det arbejde, der er gjort, om hr. Brian Mikkelsen også tror på – altså jeg håber, at det gør vi alle sammen, for jeg mener, at alt andet er jo for dyrt – men om han også tror på, at det kommer til at gå godt.

Jeg ved ikke, om hr. Brian Mikkelsen har studeret den tidsramme, man har givet Jernbanetilsynet. Det er noget med ganske få måneder, hvis det overhovedet er noget, vi kan melde i flertal, til at godkende noget, der er højrisiko. Altså det skal være i orden, hvis det skal være ubemandet; man har givet dem en måned til det. Tror hr. Brian Mikkelsen, at det kan lade sig gøre?

Og lad det så være et ekstra spørgsmål til trafikministeren: Har Jernbanetilsynet virkelig i stor åbenhed og sikkerhed, har Flemming Lund dér sagt: Det er fint nok, vi klarer det her på en måned – eller to, eller hvad det nu er man har – det er helt trygt?

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Ja, jeg skal takke hr. Brian Mikkelsen, fordi han i det mindste holdt en ædruelig tale omkring det her spørgsmål.

Jeg har to spørgsmål: Hvor mange reviderede tidsplaner vil hr. Brian Mikkelsen acceptere? 14, 15?

Det andet er: Hvis nu det viser sig ganske mod hr. Brian Mikkelsens ønsker, at der ikke kommer styr på ledelsen, for det har hr. Brian Mikkelsen jo ikke nogen styring på, kan vi konstatere, vil hr. Brian Mikkelsen så overveje at gå over til en mere let og elegant løsning og ikke binde sig til f.eks. førerløse tog? Altså verden er jo stor og behøver ikke nødvendigvis at være bundet op på førerløse tog. Der findes andre togtyper.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg opfatter hr. Brian Mikkelsens tale her i dag i forhold til ministerens redegørelse som værende den kritiske del, og det skal man selvfølgelig være. Det er sådan, jeg opfatter det her.

Jeg skal da derfor også spørge hr. Brian Mikkelsen: Er det ikke opfattelsen, at der bliver lyttet, når vi har følgegruppemøder, til de kritikpunkter, som vi alle sammen mere eller mindre måtte have, at det også bliver taget ad notam, og at der bliver kigget på tingene? Er det ikke korrekt, at der er strammet op?

Men er det ikke lige så korrekt, at Københavns Kommune faktisk er den største aktør i det her? Når vi snakker trafikplanlægning i København, er det jo altså lige før, vi i Folketinget sætter os over Københavns Kommune, som egentlig står for trafikplanlægningen. Og det er her, jeg nok mener, man ligesom skal prøve at trække en grænse, så vi ikke går for vidt, for der ligger altså også et ansvar i Københavns Kommune ved Borgerrepræsentationen for at få kørt det her projekt igennem.

Det har nok manglet lidt i den diskussion, der har været igennem tiden, men jeg vil da godt lige have hr. Brian Mikkelsens kommentarer til det.

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

Fru Margrethe Auken spørger, om Det Konservative Folkeparti tror på, at det nu lykkes. Jeg håber på, at det nu lykkes.

Til hr. Søren Kolstrup, der spørger: Hvor mange reviderede tidsplaner vil vi acceptere fra mit partis side? Det er også svar til hr. Poul Andersen. Som jeg nævnte i min tale, har vi i halvandet år nu været positive og kritiske. Jeg synes, at vi har haft en god dialog i forligskredsen og følgegruppen, men ofte har man manglet den sidste implementering af nogle af de ting, vi i hvert fald fra K og V's side har bragt frem, og nogle af de kritiske ting, som vi ikke engang har bibragt offentligheden.

Jeg synes ikke, der har været nok styring på det her projekt; det vil jeg slet ikke lægge skjul på, det er hele Det Konservative Folkepartis opfattelse. Omvendt er det så vigtigt et projekt for Danmark og for hovedstadsregionen, at vi må give projektet noget snor; det har været vores opfattelse.

Til spørgsmålet om Københavns Kommune: Jamen nu har Københavns Kommune jo ikke

selv kunnet finde ud af at løfte sine kollektive trafikproblemer, beklageligvis, fordi kommunen for nogle år tilbage var gået fuldstændig i stå. Så påtog staten, samfundet sig en forpligtelse og et ansvar for at løfte den opgave.

Min holdning og mit partis holdning er, at vi har et ansvar for København, for det er vores alle sammens hovedstad. Men det betyder selvfølgelig så også, at vi har et ansvar for at deltage i beslutningsprocessen, og – og det er svar på det spørgsmål, som hr. Poul Andersen stiller, og som vi har diskuteret før – så mener jeg, at det, som vi skal diskutere i Folketingssalen og blandt Folketingets partier, er det ansvar, vi har i Folketinget.

Så er det rigtigt, så må man jo i Københavns Kommune beslutte, hvad man selv vil. Men fordi det danske samfund, den danske stat, de danske skatteydere er gået så voldsomt ind i det her projekt, har mit parti i hvert fald et ansvar for, at det kommer til at forløbe på en ordentlig måde, og der anerkender vi ikke, at det er Københavns Kommune, der så har kompetencen til det. Det er lige så meget Folketinget, og der vil vi blive ved med at argumentere for vores sag, for, at der kommer en ordentlig økonomisk styring på det og en fremtidssikring af projektet, og vi håber på, at det lykkes denne her gang.

#### **Klaus Kjær (DF):**

Jeg vil gerne have lov til at takke trafikministeren for den aktuelle orientering om tidsplanen for metrobyggeriet. Jeg er også glad for, at SF har rejst denne forespørgselsdebat. Det var måske ikke så relevant på det tidspunkt, hvor forespørgslen blev anmeldt, i januar måned, men den er gang på gang blevet udsat, og Folketinget får derfor nu lejlighed til inden den mødefri periode at få svar på status i arbejdet med den københavnske metro.

Der foreligger stort set ingen statusnotater, siden en række spørgsmål omkring arbejdet blev stillet i januar og februar måned. Forsinkelserne på metron har været utallige, både for så vidt angår borearbejdet med tunnelerne og Ansaldo problemer med at afprøve og godkende procedurer og sikkerhedssystemer. Hele projektet skulle være færdig i oktober 2000, men er blevet to år forsinket, således at man nu regner med ibrugtagelse af metron oktober 2002. Problemer med borearbejdet har givet togleverandøren Ansaldo luft til få sikkerheds-

og styresystemerne på plads, og den luft er sikkert også nødvendig.

Hele systemet forventes færdiggodkendt i god tid før ibrugtagningen oktober 2002, altså i hvert fald første etape, og inden den tid skal der nås en række milepæle, som det kaldes, både for så vidt angår dokumentation og også levering.

Da det har voldt problemer for Ansaldo at leve op til de europæiske normer for styrings- og sikkerhedsudstyr, hvor der gennem simuleringsøvelser skal tages højde for alle mulige tænkelige fejl, er det måske forståeligt, at man specielt har haft problemer omkring denne her situation. Man er jo gået bort fra de amerikanske standarder og har netop indført de mere krævende europæiske standarder.

Men dokumentationen har vist sig at være mere tidskrævende, det må man erkende. Den har været mere tidskrævende, end man oprindeligt havde planlagt, men allerede på nuværende tidspunkt har et par tog dog kørt på strækningerne, og togene er udstyret med ATC-systemer og de forskellige automatiske styrefunktioner til gradvis at blive indsat og taget i brug og efterprøvet.

Den første dokumentation af togene som egentlig førerløse vil finde sted i løbet af oktober måned i år efter det, der er oplyst. Sideløbende hermed skal der som nævnt også fortsat pågå løbende dokumentation og godkendelser via accessor, det tyske TÜV og Jernbanetilsynet.

Efter det oplyste fra Ørestadsselskabet og det, der nu også er fremkommet fra ministerens side i redegørelsen, er der i øjeblikket ikke noget, der tyder på, at der kan forventes yderligere forsinkelser efter den seneste udskydelse på de tre måneder.

I Dansk Folkeparti ser vi frem til at blive holdt løbende orienteret, ikke blot hvad angår forsinkelser, men også problemstillinger omkring dokumentation og godkendelser af de såkaldte milepæle. Og jeg kunne godt tænke mig i den forbindelse at foreslå, at denne orientering skete ikke alene til følgegruppen, men til Trafikudvalget som helhed. Det ville da være rimeligt, at hele Folketingets Trafikudvalg fik denne her orientering. Så havde vi måske også undgået sådan en forespørgselsdebat her i Folketingssalen i dag. Men det er jo ingen skade til, at vi tager den.

Men hvorfor kan hele Trafikudvalget ikke løbende blive holdt orienteret? Det behøver ikke nødvendigvis foregå i et samråd. Det kan jo

også være sådan, at Trafikudvalget har en stående invitation til ministeren, sådan at ministeren kan komme og orientere Trafikudvalget, når der er afgørende afgørelser eller ændringer eller problemer omkring dokumentationen.

Hvis det ikke kan lade sig gøre, så vil Dansk Folkeparti naturligvis forbeholde sig ret til til enhver tid at indkalde til samråd for at få en orientering, som der er givet til følgegruppen.

#### **Arne Melchior (CD):**

Jeg hører afgjort til dem, der glæder sig til, at denne metro begynder at køre og få succes. Ikke så meget for min egen skyld, jeg bor selv i indre by og arbejder mest i indre by, og jeg cykler gerne en del af året, men jeg glæder mig til det både for den kollektive trafiks skyld og faktisk også for den individuelle trafiks skyld, for hvis metroen, hvad jeg tror på, kommer til at aflaste en del af trafikstrømmene, ja, så kommer den private biltrafik f.eks. jo også til at glide bedre. Så ingen tvivl om, at jeg glæder mig til den.

Og den skal jo være færdig. Altså man kan gøre visse ting halvt, man kan bygge en motorvej den halve strækning og så udsætte den anden halve strækning, men man kan jo ikke bygge en halv bro og så ikke bygge den færdig, og man kan heller ikke bygge en halv tunnel og så få det til at køre. Vi skal jo ikke bruge de dér mange huller, der er boret, hverken til underjordiske parkeringspladser eller til affaldspladser, der skal en metro ned, og det kommer der, uanset hvornår, og uanset hvad det kommer til at koste, og det glæder jeg mig til.

Må jeg først sige noget om det, der nu er taget ud af forespørgslen, nemlig Nørreport, som flere har været inde på. Det er rigtigt, at det er gået bedre med Nørreport, end en del havde troet og frygtet, bl.a. undertegnede; det skal jeg kvittere for med tak. Jeg skal bare sige, at de 200 mio. kr., hr. Heiselberg hævder der er sparet, dem skal der nu fratrækkes de penge, som DSB skal have godtgjort for sine ekstra udgifter. Så der er ikke sparet 200 mio. kr.

Men selv om der så var det, så var det ikke helt tilfredsstillende, for det er ikke en god løsning. Det er for mig stadig helt klart, at den overliggende gangtunnel ville have været en langt bedre løsning for metroen, for trafikanterne end den løsning, vi nu får.

Så noget om de samlede omkostninger ved projektet, som altså nu ifølge ministeren er 10,6 mia. kr. plus nogle i forhold til det store beløb

mindre overskridelser på et antal hundrede millioner kroner, og så kommer jo dertil nogle entreprenørkrav, som vi ved der foreligger allerede nu og formentlig kommer til at foreligge flere af, og dem kender vi ikke størrelsen af og ikke udgangen på, men det bliver altså noget mere. Men det må det så være.

Så vil jeg gerne sige, at der er jo ting, vi slet ikke har inddraget nu i dag, der er heller ikke så meget tid med de her 5 minutter. Men selv når den står færdig, uanset hvad den så har kostet, og hvornår det bliver, så mener jeg stadig væk, at det førerløse tog er en dårlig løsning, og jeg mener især, der er et meget kritisk punkt, der hedder perronernes længde og perronernes bredde, det har vi tidligere talt vidt og bredt om.

Man kan jo ikke bare dø af fiasko, man kan også drukne i succes. Hvis metroen får den virkelige store succes, som det er alles håb og mening, så vil det meget hurtigt kunne vise sig, at der simpelt hen ikke bliver plads til den ind- og udstigning og derfor ikke til de frekvenser på toggangen, som der er lagt op til. Tiden vil vise det.

Lad mig slutte med et råd til ministeren. Han er jo ny i stolen, og hans 100 første dage er ikke forløbet endnu, og derfor kan jeg kun give det råd, at ministeren sætter sig grundigt ind i tingene og selv stiller alle de kritiske spørgsmål, som han overhovedet kan finde på. For når der er gået de 100 dage eller de halve og hele år, ja, så står ministeren pludselig med ansvar for noget, som egentlig andre før ham burde have ansvaret for.

Imens alt dette sker, vil jeg øve mig på at tro. Jeg har let ved at håbe, og jeg har også let ved at tro, men jeg vil indrømme, at jeg alligevel må strege mig an i denne sammenhæng. Lad os tales ved igen om et års tid, så er det muligt, der kan konstateres noget. Det kan der knap nok i dag, i dag kan der kun håbes og tros, så lad os gøre det i fællesskab.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Vi har her i dag fået en delvis status, vil jeg sige, for metroprojektet, og det ser jo ikke helt så dårligt ud, som det har gjort.

Jeg lader lige tankerne gå tilbage til juletid for omkring et par år siden, hvor de store chok jo rullede ind over alle partierne her i Folketinget, og hvor man i hvert fald dengang kunne sige, at der måske var noget om det, fru Margrete Auken ret kritisk har været efter flere gange.

Det er jo heller ikke nogen hemmelighed, at metroprojektet aldrig har groet i Det Radikale Venstres hvir. Jeg har meget nøje for ganske nylig læst hr. Jørgen Estrups ordførertaler fra behandlingerne af lovforslaget i sin tid, og grunden til, at vi var modstandere, var jo, at vi dengang mente, at finansieringen af projektet lod meget tilbage at ønske. Den sammenkobling, der var lavet mellem salget af grunde i Ørestaden, hang jo ikke sammen, i hvert fald sådan som vi vurderede projektet, og det har jo også vist sig, at der måtte førstehjælp til, for at projektet kunne hænge sammen.

Men når alt det er sagt, og al balladen er overstået, må vi jo sige, at man nærmer sig en eller anden form for løsning. Der er gravet 5 ud af 8 km af tunnelen, der skal ende på Nørreport Station. Der er selvfølgelig ikke kommet alle de stationer, man havde håbet, men der er dog gravet huller, og de værste problemer er overstået. Jeg har også forstået på trafikministeren, at man fra Trafikministeriets side har strammet voldsomt op omkring alle procedurerne, så der er betydelig mere styr på projektet og på metroselskabet, end der har været tidligere. Vi kunne også høre i ministerens redegørelse, at togene nu hen over sommeren vil komme i en lind strøm. Så mangler vi lige at se, om det hele kan sikkerhedsgodkendes, og så tror jeg faktisk, at denne metro kommer til at køre.

Så kan man altid diskutere, om det var det projekt, vi skulle have vedtaget, eller om det skulle have været letbaner. Men det er, som om toget – for nu at blive i den terminologi – er kørt. Vi nærmer os vejs ende, og det synes jeg man skal kvittere for, selv om det altså blev statskassen og Københavns Kommune, der kom til at hænge på regningerne i den sidste ende.

Jeg vil sige, at jeg tror, denne debat er genereret af al den ballade, der var om Nørreport Station, og der var jo mange grunde til den ballade. Der var bl.a. ønsker om, at der i trafikforliget, som blev lavet i forbindelse med finansloven, skulle indgå betydelig flere penge, end der egentlig var afsat til det samlede forlig, og det kunne også have været smukt at få en ordentlig Nørreport Station, for når man tænker på, at den bliver en af landets største, er den jo mildt talt noget, der nærmer sig en skamlet. De 120.000 passagerer, der bliver tale om daglig, når metroen åbner, kunne godt fortjene nogle pænere omgivelser.

Når jeg selv står af på regionaltogetperronen, kommer jeg op af det sorte hul, og jeg håber

selvfølgelig, at der ved en eller anden lejlighed bliver mulighed for at skaffe nogle penge til at forbedre forholdene, når vi har fået de nye S-tog og højhastighedssystemet, som jeg tror, at København, Frederiksberg og brugerne kan være godt tjent med.

Jeg synes godt, man kan sige, at med nogen nølen har DSB gjort det fremragende, med eller uden musik, og jeg synes, vi bliver nødt til at se fremad på nuværende tidspunkt og så tage de uheldige ting, der også er i projektet, med.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil lige sige, at når jeg talte om letbanen, var det, fordi hr. Poul Andersen tillod sig at påstå, at jeg ikke havde interesseret mig for, hvordan det hele blev til osv., og det er mildt sagt historievovl. Det har jeg nemlig.

Fru Vibeke Peschardt har da ret i, at sådan som landet ligger nu, er det blevet bedre, men spørgsmålet er bare, om fru Vibeke Peschardt har ret i, at vi kan se en ende på elendighederne. Det er det, jeg tillader mig at tvivle på, og der bekymrer det mig, at under debatten i dag har vi, bortset fra hr. Brian Mikkelsen og hr. Arne Melchior – nu er hr. Arne Melchior jo ikke forligspart – ikke hørt nogen give udtryk for noget, som kunne give en en vis trykthed for, at de mennesker, der følger projektet politisk og også bagefter skal stå til ansvar over for vælgere, stiller de rigtige spørgsmål og f.eks. bekymrer sig om, hvilken situation man kommer i, hvis det er rigtigt, at Ansaldo skal sælges.

Jeg synes, det havde været gavnligt, hvis jeg havde hørt fru Vibeke Peschardt sige, at de ting også bekymrer De Radikale, i stedet for bare at sige: Nu tror vi nok, vi kan se, at det hele snart kommer til at køre.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jamen jeg kan da godt stå her og sige, at jeg er bekymret. Men det ville jo ikke flytte noget som helst, for der er jo ikke nogen af os – i hvert fald ikke jeg – der ved, hvad der sker med Ansaldo. Jeg har kun hørt, det skal sælges gennem det italienske finansministerium, og det er jo den type uforudsigeligheder, man kan komme ud for. Det kunne jo også være, at f.eks. Siemens skulle fusioneres med et stort amerikansk selskab, eller hvad ved jeg, og alle den slags projekter af den størrelsesorden kan man jo ikke forudse.

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



det kommer vi i givet fald til at diskutere, hvis det viser sig ikke at være tilfældet.

Som svar på hr. Arne Melchior's venlige råd om, at ministeren bør sætte sig grundigt ind i tingene og stille de relevante spørgsmål, skal jeg sige, at det har ministeren fundet ud af helt på egen foranledning. Ministeren ved nemlig godt, hvem det er, som i givet fald kommer op at hænge på denne sag, så derfor er ministeren interesseret i, at der er alle mulige livsforsikringer indbygget for fremtiden. Derfor er det også sådan, at jeg som noget af det første har bedt om, at vi internt i ministeriet får redegjort for forholdene, og at vi har skærpet opmærksomhed rettet mod de relevante ting. Vi overvejer forskellige muligheder, men det er altså situationen.

Så vil jeg endelig bekræfte over for fru Margrete Auken, at i hvert fald efter det, som er oplyst over for mig, er situationen den, at Ansaldo er og har været en del af det italienske statsejede industrikompleks INI, og at det gennem flere år har været under privatisering. Lige nu er situationen, efter hvad jeg har fået oplyst, og som også fru Margrete Auken sagde, at det italienske finansministerium er inde i overvejelser om, hvorvidt man kan finde partnere, som kan gå sammen med Ansaldo. Man sælger altså ikke, fordi Ansaldo er nødlidende, men fordi det skal væk fra den italienske stat, og der er forskellige overvejelser om, hvad mulighederne kan være. Men som det ligger oplyst over for mig, er det ikke noget, som i hvert fald efter min vurdering vil svække Ansaldo's muligheder for at opfylde de forpligtelser, selskabet har, måske snarere tværtimod.

Så noterede jeg mig fru Margrete Aukens visionære betragtninger om, at i heldigste fald så vil togene komme til at køre i 2005. Det vil jeg i hvert fald notere mig, for det kan være, der er den samme sandhed i det, som at Nørreport bliver et stort problem.

#### **Margrete Auken (SF):**

Nu synes jeg så, at trafikministeren skulle tage en tur ned på Nørreport. Det er dødsygt. Det er dødsygt og skal stå på i 3 år. Altså jeg kvitterer lidt for, at vi lavede så meget ballade, at det lykkedes DSB at få skabt en stemning, så det var muligt at få det her til at køre uden kaos. Det har vi ikke set endnu. Men at de siger, det er gået godt, er altså en arrogance over for de kollektive trafikanter.

De andre ting har været klaret ved korte bemærkninger undervejs, så det, jeg nu vil samle mig om, er det, som ministeren kalder de tekniske problemer. Jeg noterede mig, at ministeren tog det meget kløgtige forbehold at sige »på det informationsgrundlag, jeg har nu«. Det ville jeg også have sagt i den situation. Vi konstaterer – og det er ikke sagt på nogen måde spydigt, men selvfølgelig lidt sørgmodigt konstaterende – at ministeriet består, men ministre forgår. Der er en vis føljeton i det her. Jeg har også af den forrige minister fået lidt mere sådan indignerede forsikringer om, at der var et højt informationsniveau. Det mærkede jeg mig at ministeren klogeligt lod være med at sige, han sagde bare, sådan som han kunne se det nu.

Det, jeg vil sige, og det går jeg ud fra at ministeren er informeret om, er, at da vi havde forespørgslen i april 1998, stod vi jo altså med de der papirer fra Pittsburgh, som viste, at der overhovedet ikke var noget fremdrift i det, altså kernen i styresystemet skulle laves fuldstændigt om. Dengang refererede man til Los Angeles. Der vidste jeg så fra mine sladreklærer, at Los Angeles var dybt forsinket. Så fik vi senere at vide, at man havde opgivet at gøre det førerløst eller altså ubemandet, lad os nu bruge det rigtige ord. Forklaringen, vi fik i Napoli, var, at det var fagforeningerne. Så stærke er fagforeningerne altså ikke i Los Angeles. Den tror jeg ikke en meter på. Jeg tror simpelt hen ikke, man har kunnet det, og vi har endnu ikke kunnet vise, at det her kunne lade sig gøre. Jeg er virkelig bekymret.

Nu skal vi have et samråd i morgen om Øresundshistorien, og der har jeg jo også set Flemming Lund være ude og sige, at han ikke skal forholde sig til, at der kører sprængstof på vejen ved siden af, han skal kun forholde sig til togdelen af det. Så er jeg altså ikke helt tryk ved, at han siger, han kan klare det her på 1 måned. Det plejer at tage år at kontrollere et helt nyt system. Vi står med noget, som ikke kan nytte noget, hvis der er den mindste smule i vejen. Altså det er en kolossal satsning, at man siger, at alt skal være perfekt, og så har vi 1 måned til det.

Hvis der er den mindste smule i vejen, så går det ikke, og så vil jeg gå ud fra, ministeren vil medgive mig, at så må man under ingen omstændigheder sætte det i gang, under ingen omstændigheder, uden man har en person om bord hele tiden, konstant, der kan tage højde for, hvad der sker, uden at man har udvendige signaler. Jeg tror, en af de kloge ting, man kom-

mer til – og det vil jeg da altså godt henlede ministerens opmærksomhed på – er at se på, om man ikke skal opgive selve den del af konceptet og køre på et moderne fuldautomatisk tog, førerløst, altså fuldautomatisk, men med en kvalificeret person, som altid kan sørge for det. Så kan vi lave et sikkerhedsniveau, som er acceptabelt og forståeligt.

Jeg tror også – nu er vi ovre i at tro – at hvis det f.eks. er Siemens, der går ind i det, nu ved jeg ikke, om det er Siemens, der skal overtage det, eller hvem det er, men hvis Siemens går ind, så overtager de i hvert fald ikke den model der. De har udviklet de der tog, men i en anden sammenhæng. Det vil sige, man kan ikke bare gå ind og tage det der og så putte det over i Ansaldo tog.

Når jeg siger det der med 2005, og jeg er altså lidt resistent over for giftighederne, så derfor tager vi det nu roligt i en stille samtale, er jeg faktisk ved at mene, at det er en optimistisk forudsigtelse. Det er en optimistisk forudsigtelse, jeg kommer med her, og det er jo lidt interessant at få den ført til bogs. Jeg vil så sige, at er der noget, jeg virkelig ikke håber på, så er det, jeg får ret i, at det var optimistisk, og jeg håber endda på, at ministeren får ret i, at det var for pessimistisk. Men ministeren skal prøve at lægge mærke til, hvor mange usikkerhedsmomenter der er i det vidensgrundlag, man har præsenteret for ministeren, hvor mange usikkerhedsmomenter der er, og det er alle dem, som nu skal klappe, de skal klappe alle sammen, der er ikke én af dem, der må svigte. Der skal altså virkelig ske et lille mirakel på mirakel på mirakel på mirakel, for at det her går godt.

Det er på den baggrund, at jeg har været forbløffet over, at forligspartierne bortset fra De Konservative har været så trygge ved forløbet, for jeg ved, det trods alt er informerede mennesker, der følger det her. Jeg ville være dybt bekymret.

Det sidste, jeg så vil spørge ministeren om, er: Kan vi ikke få løfte om her, at der ikke er noget frækt i, at vi i Folketinget prøver at følge med i sagen, altså at den ikke er forbeholdt forligspartierne? I hvert fald hr. Heiselberg mente lidt, at nu skulle vi ikke have alt det der offentlighed ind i sagen. Jeg vil bede ministeren sige, at selvfølgelig er Folketinget en fuldstændig berettiget part til at følge med i, hvad der foregår, og at man ikke på nogen måde kunne tænke sig at blive andet end måske lidt besværet og træt og åh nej, ikke igen, men alligevel dybest set er

taknemmelig over, at det her følges med interesse, sådan at befolkningen kan se, hvad det er, den i sidste ende skal betale til, og hvem der har taget ansvaret, idet jeg går ud fra, at ministeren ikke mener, at det er betimeligt at flygte fra ansvaret.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg synes, det er ærgerligt, at vi ikke har haft lejlighed til at høre fru Margrete Auken i dag forklare, hvorfor det ikke er gået så galt, som fru Margrete Auken jo ellers påstod at det ville komme til at gå på Nørreport. Vi har jo hørt mange domme afsagt af fru Margrete Auken. Men hvorfor kom det ikke til at gå så galt, som fru Margrete Auken forsøgte at bilde hele den danske befolkning ind?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Altså hr. Heiselbergs hoved ved jeg ikke fejler noget, men ørerne sidder på hovedet, og der er jo noget, der tyder på, at de i hvert fald fejler noget. Nu har jeg, jeg tror tre gange ligesom hr. Melchior været oppe at sige, at der selvfølgelig ikke var nogen af os, der håbede, at det skulle gå galt. Det kaos, vi frygtede, er ikke kommet – og tak for det. Dem, vi først og fremmest kan takke, er DSB.

Jeg tror ikke, hr. Heiselberg har været på Nørreport, det ville da overraske mig, men hvis man ser det, kommer man ikke og siger, at det her ligner noget lykkeligt. Jeg tror altså nok, at hr. Heiselberg, hvis han var der, ville sige, at det gør det ikke. Det er ikke noget rart sted at være, og det skal stå på i 3 år.

Så kan jeg ikke forstå, at hr. Heiselberg ikke bare glæder sig med mig over, at DSB faktisk har været i stand til at undgå kaos og sammen med mig i øvrigt så også beder om, at vi kan blive fri for musikken, som ikke generer hr. Heiselberg, fordi han ikke kommer der. Som jeg har sagt, er det fint, og jeg er meget, meget taknemmelig over, at det ikke blev det kaos, vi frygtede. Det andet vidste vi ville komme, det er kommet, og det er blevet så dødsygt, som vi havde forestillet os.

Slutløsningen er bestemt heller ikke rar, og vi ender altså – det ved hr. Heiselberg også godt – i et hul henne på regionaltoget, og jeg sagde jo engang, at to trafikpolitiske ordførere kunne ikke passere hinanden på den der trappe, der

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-

menhænge. Men indtil videre ligner økonomien i Ørestaden sagen, altså den der historie med, at når jeg får 2 til foruden den, jeg venter på, så har jeg 3.

Lad det så være sagt, det er ikke til yderligere debat. Det var, fordi ministeren selv i sit svar gjorde opmærksom på det andet problem. Det ene problem var sikkerheden, og jeg glæder mig over, at ministeren selv er klar over, at Ansaldo skal være verdensmester – skal være verdensmester – hvis det her skal fungere. Samtidig sætser vi altså alt på det hele vejen igennem med nogle tidsfrister, der er så hystericke. Altså det er gambling.

Når jeg siger det nu, så er det, fordi jeg skal være helt sikker på, at når vi engang skal til at gå denne her sag efter, hvem der så kommer til det, det kan godt være, det bliver børnebørnene, så kan de se, hvem der sagde hvad hvorhenne. Nu blev der altså sagt, at vi altså skal have en verdensmester, men det går vi ud fra Ansaldo er. Det er imponerende, for det har de ikke tidligere vist sig at være.

Det der med økonomien nævnte ministeren som det andet. Bare lige så der er kvitteret for, at der går jeg ud fra, at ministeren er klar over, at den er meget mere gennemskuelig end det der med teknikken. Man behøver ikke at have sine hemmelige kilder rundtomkring, eksperter osv. og folk, der fremlægger papirer fra Cowi og Rambøl, og hvor de nu kommer fra, for at være klar over, at den økonomi har det ikke godt.

#### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal bare takke fru Margrete Auken og bare af hensyn til børnebørnene og historieskrivningen sige, at jeg ikke sagde, at Ansaldo er verdensmester, men at de bliver det.

(Kort bemærkning).

#### Margrete Auken (SF):

Og af hensyn til historieskrivningen vil jeg så igen lige minde om, at ministeren har sagt, at vi tror på, at man kan klare det her på 1 måned, altså når først TÜV Rheinland har leveret. Jeg bemærker, at det så er måneden efter kommunevalget, hvis vi skal snakke politikersprog, og vi kender alle sammen Københavns Kommunes store interesse i sagen.

De har 1 måned, og ministeren har selv sagt, at hvis – hvis – de magter det, så er de verdensmestre. Det er vel en gambling, der vil noget, og for skatteydernes penge.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

#### 4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 139:

#### Forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af biltyverier.

Af Helge Adam Møller (KF) og Birthe Rønn Hornbech (V) m.fl.  
(Fremsat 5/4 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

#### Forhandling

#### Justitsministeren (Frank Jensen):

Beslutningsforslaget fra Det Konservative Folkeparti og Venstre går ud på, at regeringen skal forstærke indsatsen mod biltyverier, navnlig brugstyverier af biler. Dette skal hovedsagelig ske ved hjælp af strafskærpelse og øget brug af varetægtsfængsling.

Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget, er der tale om gammel vin på nye flasker, idet Folketinget tidligere, i 1995, har taget stilling til og afvist et lignende forslag. Dengang som nu er det regeringens opfattelse, at der ikke er behov for at skærpe straffen for brugstyveri. Straffen for brugstyveri af biler er i forvejen relativt høj sammenlignet med andre forbrydelser, og der er efter regeringens opfattelse ikke belæg for, at en yderligere skærpelse vil have nævneværdig indflydelse på omfanget af biltyverier.

Der er allerede i dag mulighed for varetægtsfængsling for brugstyveri, hvis der foreligger skærpene omstændigheder, f.eks. gentagne tilfælde af biltyveri, idet strafferammen i så fald er op til 2 års fængsel. Hertil kommer, at der også kan være grundlag for varetægtsfængsling, hvis biltyven findes i besiddelse af koster i et sådant omfang, at der er begrundet mistanke om indbrudstyveri. Normalstraffen for tyveri er jo som bekendt op til 1½ års fængsel.

I øvrigt kan jeg oplyse, at Københavns Politis i 1998 besluttede, at personer, der tidligere gentagne gange er dømt for brugstyveri af biler, og som efter den seneste dom i flere tilfælde med kort mellemrum har stjålet biler, fremstilles i