

planlagt drevet, vil kunne godkendes til passagerdrift.

Det er værd at bemærke, at når en godkendelse foreligger, vil københavnernes kunne ibrugtage et transportsystem, hvor sikkerhedsniveauet er blandt verdens højeste.

Jeg har forstået, at Jernbanetilsynet har udtryk for behold over for den stramme tidsplan, der findes for aflevering af den sidste dokumentation, eksamination af personale samt eftervisning af driftstabilitet m.v. Men jeg har indtryk af, at såvel tilsynet som de involverede parter allerede arbejder målrettet på at få de sidste aktiviteter på plads.

Om status for godkendelsen har jeg fået følgende oplyst: Metroens tekniske sikkerhed, dvs. de tekniske systemer, som f.eks. tog, styresystem og sikkerhedssystem, ATC, er godkendt med enkelte mindre udeståender, som Jernbanetilsynet ikke forventer vil give problemer.

Spørgerens antagelse om, at Ansaldo skulle være ved at omprogrammere platformen for styresystemet, er forkert. ATP-platformen er på nuværende tidspunkt fastfrosset af en uafhængig assessor og er på ingen måde ved at blive ændret. Der er tale om enkelte ændringer i ATP- og ATC-systemets brugersoftware. Det er det softwarelag, der kan og skal kunne ændres, uden at det underliggende system, den såkaldte styresystemplatform, overhovedet bliver berørt eller ændret.

Ændringerne i brugersoftware gennemgår en normal kontrol- og kvalitetssikring, en såkaldt verifikations- og valideringsproces, som granskes af den uafhængige assessor. Med andre ord kan ændringer af brugersoftwarens foretages, uden at der skal gennemføres nye fejltest af den grund.

De væsentligste udeståender på nuværende tidspunkt er afslutningen af uddannelse og træning af metroens personale, samt den endelige eftervisning af systemets driftstabilitet. Personalets træning har fundet sted i prøvedriftperioden, og personalet skal nu til afsluttende eksamen i indeværende uge.

Eftervisning af systemets driftstabilitet sker på grundlag af de igangværende testkørsler, som TÜV og Jernbanetilsynet følger og observerer.

Margrete Auken (SF):

Lige allerførst: Det ene af spørgsmålene, det om pressionen på Jernbanetilsynet, er sandelig ikke taget tilbage, det udgår til skriftlig besvarelse.

Jeg synes stadig væk, at jeg kan høre det i det, der bliver sagt. Jeg kan ikke her vurdere det med brugersoftware, men det, jeg i hvert fald kan vurdere, er, at det er højst forbløffende, at den uddannelse, som har været kendt i meget, meget lang tid, ikke er i orden, og at vi ikke har nogen forklaring på, hvorfor den ikke er i orden.

Jeg kan også konstatere, at der bruges en formulering, der hedder, at driftstabiliteten lige mangler lidt.

Det, jeg også kan høre, er Ørestadsselskabets vedvarende beroligelse. De kan jo stå ude på bar mark og sige, at her går det vældig godt med byggeriet. De kan sige, at det skam ikke er rigtigt, at de tog nogen sinde skulle køre ubemandet; de har altid skulle være bemandede. Det passer ikke! De har altid skulle kunne køre ubemandet.

Kl. 15.05

Der kom en pressemeddelelse, jeg tror, det var i går, fra Ørestadsselskabet om, at det var noget vrøvl, de havde altid skulle kunne køres bemandede. Nej, de har altid skulle kunne køres førerløst, det skal alle moderne fuldautomatiske tog, men de har *altid* skulle kunne køre ubemandede.

Det, jeg kan høre i det her, er, at man har ændret uddannelsen, fordi man faktisk har opgivet, at disse tog skal kunne køres ubemandede. Det vil sige, at stewarderne skal nu have en uddannelse, så de kan køre togene frem og jo under forhold, hvor de hverken har signaler eller noget som helst andet.

Jeg vil godt spørge ministeren – for det er jo hans ansvar til sidst, i den sidste ende er det hans ansvar, selv om det også er Jernbanetilsynets – om han her kan garantere, at den her uddannelse er den, der har ligget hele vejen, og om han så kan forklare mig, hvorfor den ikke er på plads nu her, hvor det jo i forvejen er udsat 2 år i forhold til, hvad der var lovet oprindeligt. Det er den ene ting, jeg godt vil have svar på.

Den anden ting er: Tør ministeren her lægge hovedet på blokken på, at den ændring, der bliver lavet, som han kun kalder en softwareændring, vitterlig er så bagatelagtig, at det er helt stensikkert, at den ikke fremkaldt nye fejl?

Jeg kan lige gøre ministeren opmærksom på, at Jernbanetilsynets direktør i sine mange nødraketter, han har sendt op her på det sidste, også har givet mig ret i, at det oprindeligt var meningen, at vi skulle have haft 3 måneders fejlfri testkørsel. Nu har vi haft 3 måneders testfri fejlkørsel.